

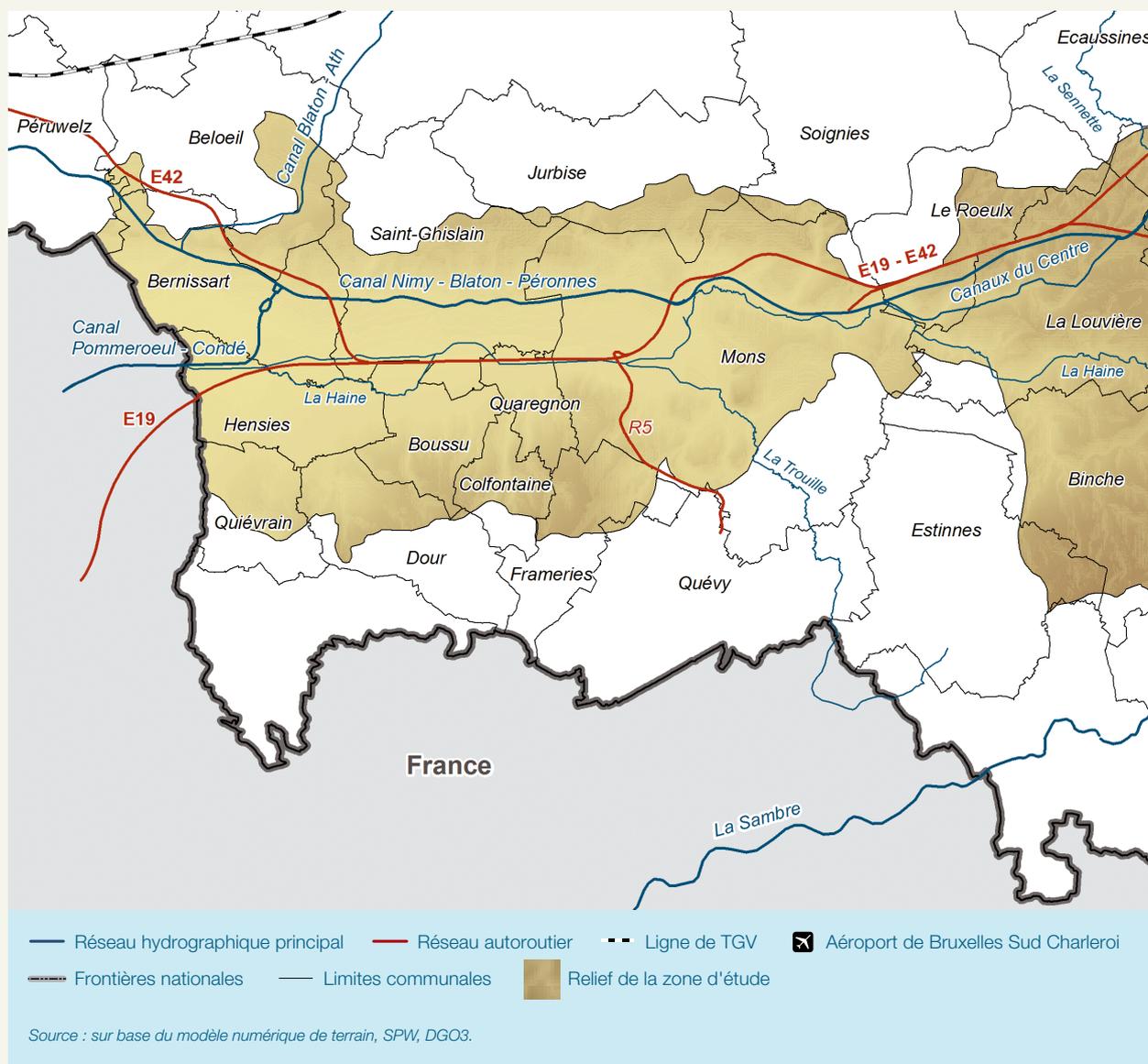
L'ensemble
paysager
de la Haine
et de
la Sambre

La Haine et la Sambre

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre

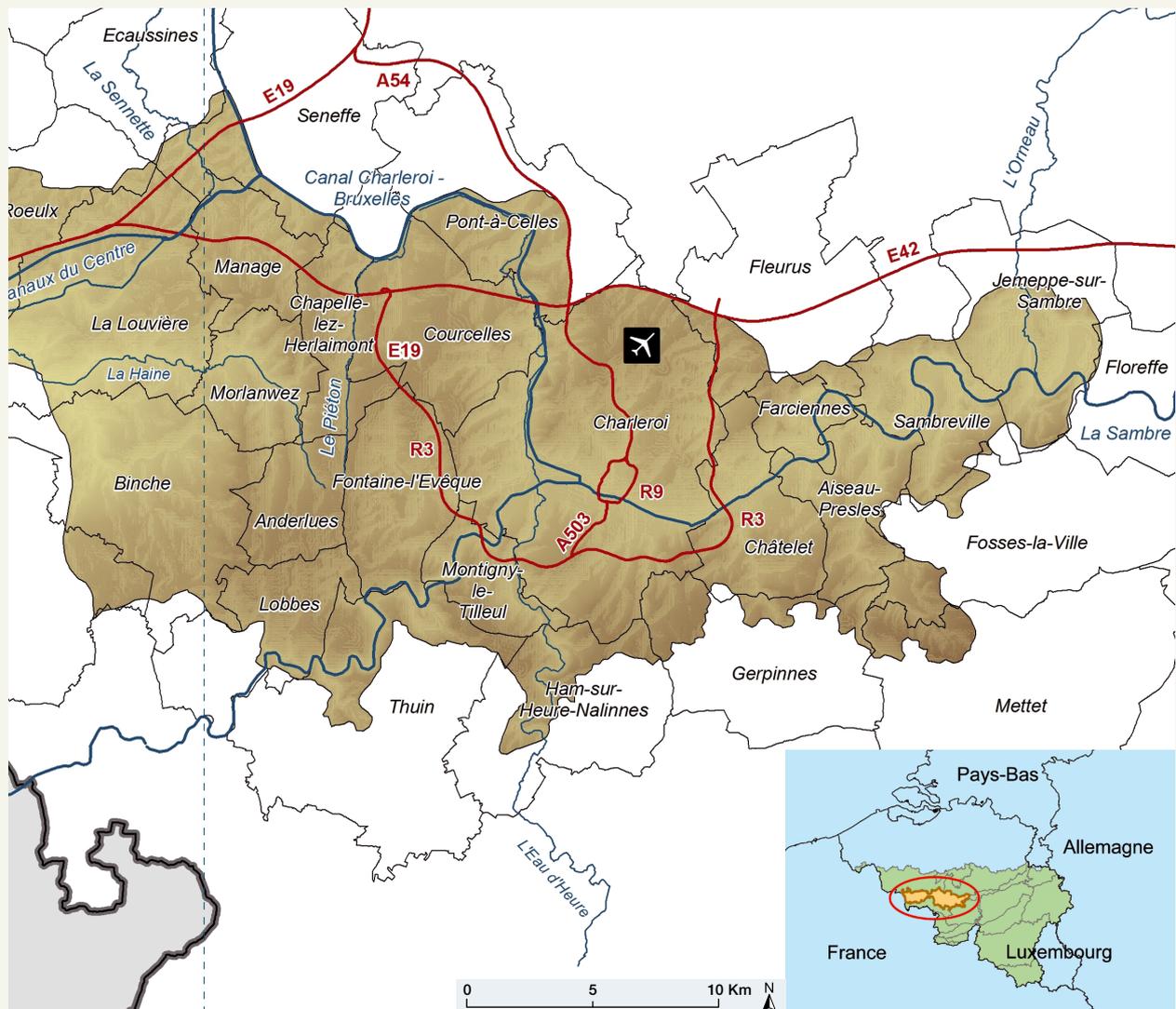
L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre se structure dans l'axe de ces deux cours d'eau. La vallée de la Haine, inscrite dans le bassin hydrographique de l'Escaut, incise le bas plateau limoneux hennuyer à l'ouest ; celle de la Sambre, appartenant au bassin de la Meuse, sépare les plateaux brabançon et condrusien à l'est.

Inférieure à vingt mètres à la frontière française, l'altitude s'élève progressivement vers l'est pour dépasser deux cents mètres sur le plateau d'Anderlues, aux sources de la Haine, et sur le haut des versants méridionaux de la Sambre.



Les occupations urbaine et industrielle imprègnent à des degrés divers la majeure partie des paysages, tranchant avec la physionomie essentiellement rurale des ensembles paysagers voisins. Seuls les versants nord de la plaine de la Haine et sud de la Sambre, couverts de massifs boisés, et certains territoires agricoles aux marges de l'ensemble échappent à cette double domination.

L'ensemble s'étend sur 941 km², soit près de 6 % de la superficie de la Wallonie. Il couvre quarante-quatre communes, dont dix dans leur totalité.

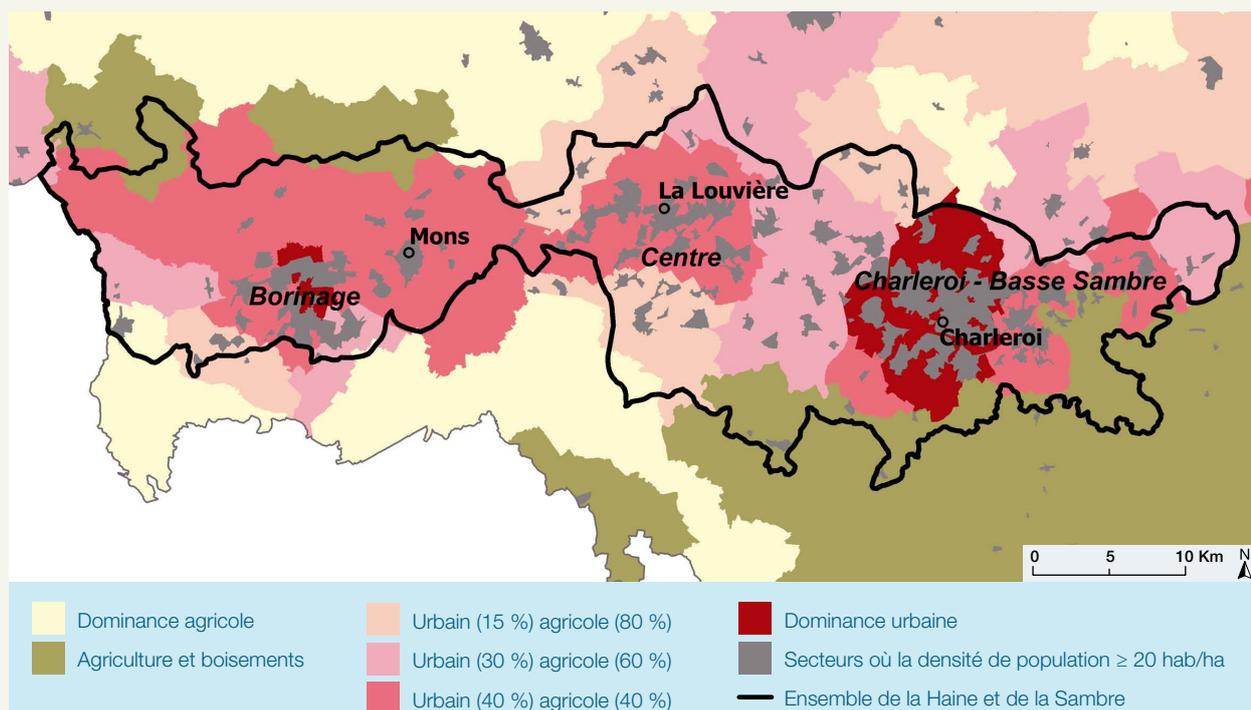


Un axe majeur de la Wallonie

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre couvre un territoire densément peuplé, où résident quelque 810 000 habitants (2007), soit près du quart de la population wallonne.

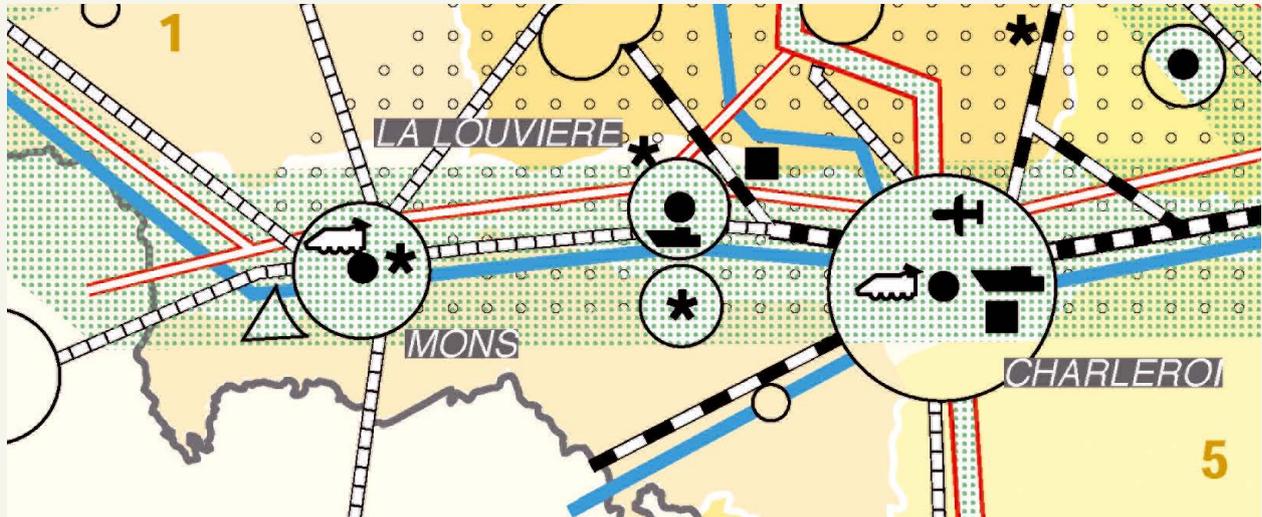
Il englobe trois espaces d'urbanisation continue, occupant d'anciens bassins miniers et industriels : le Borinage* à l'ouest, le bassin du Centre autour de la ville de La Louvière et le bassin de Charleroi – Basse Sambre entourant la ville de Charleroi. En dehors de ceux-ci, il comprend aussi Mons, pôle d'importance régionale, et plusieurs petites villes et bourgs tels que Fontaine-l'Évêque, Thuin, Le Roeulx ou Saint-Ghislain, ainsi qu'une urbanisation plus diffuse dans les espaces ruraux périphériques.

La nécessité d'assurer à ce territoire industriel une desserte adéquate est à l'origine de la présence d'un important réseau de voies de communications routières et autoroutières, ferroviaires et hydrauliques. L'ensemble est ainsi devenu un maillon de l'axe de circulation des marchandises et des personnes reliant les aires métropolitaines française du Nord – Pas de Calais et allemande de Rhénanie du Nord – Westphalie.



Source : d'après L. Aujean et autres, *L'occupation du sol en Wallonie* (2005).

L'ensemble paysager présente plusieurs grandes zones de forte urbanisation couvrant les anciens bassins industriels du Borinage, du Centre et de Charleroi – Basse Sambre, ainsi qu'une urbanisation plus diffuse au sein des espaces ruraux qui les environnent. Quelques espaces conservent un caractère agricole davantage prononcé, tout particulièrement dans les parties occidentale et centrale de l'ensemble, tandis que de grands massifs boisés occupent une bonne partie des versants nord de la Haine et sud de la Sambre.

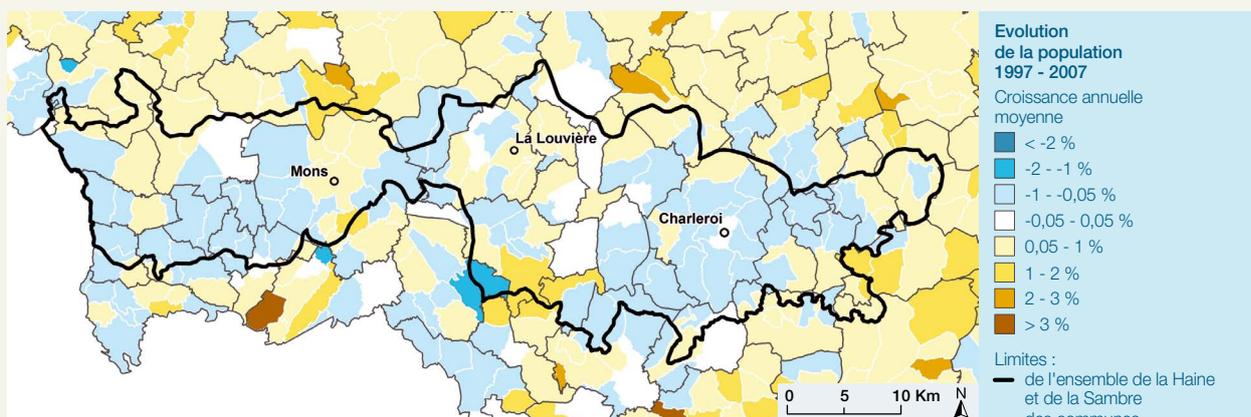


Source : extrait de la carte 17, *Projet de structure spatiale pour la Wallonie*, Gouvernement wallon, *Schéma de Développement de l'Espace Régional* (1999).

Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)* souligne l'opportunité d'inscrire les grands pôles urbains présents dans l'ensemble au sein de l'eurocorridor* Lille – Liège, maillon de l'eurocorridor reliant Londres et Paris à l'Allemagne et à l'Europe de l'Est. Profitant des axes majeurs de communication, Charleroi, La Louvière et Mons pourraient voir se développer ou s'amplifier des activités basées sur des potentialités locales.

Le nord de l'ensemble est inscrit dans une aire de coopération transrégionale avec Bruxelles, le « triangle wallon » dont Mons – Charleroi et Namur constituent les deux autres sommets. Cette localisation pourrait induire le développement de nouvelles activités économiques et de phénomènes de périurbanisation.

Enfin, Mons, Binche, l'ancien canal du Centre et ses ascenseurs apparaissent comme des pôles et points d'appui attractifs en raison de leur potentiel touristique.

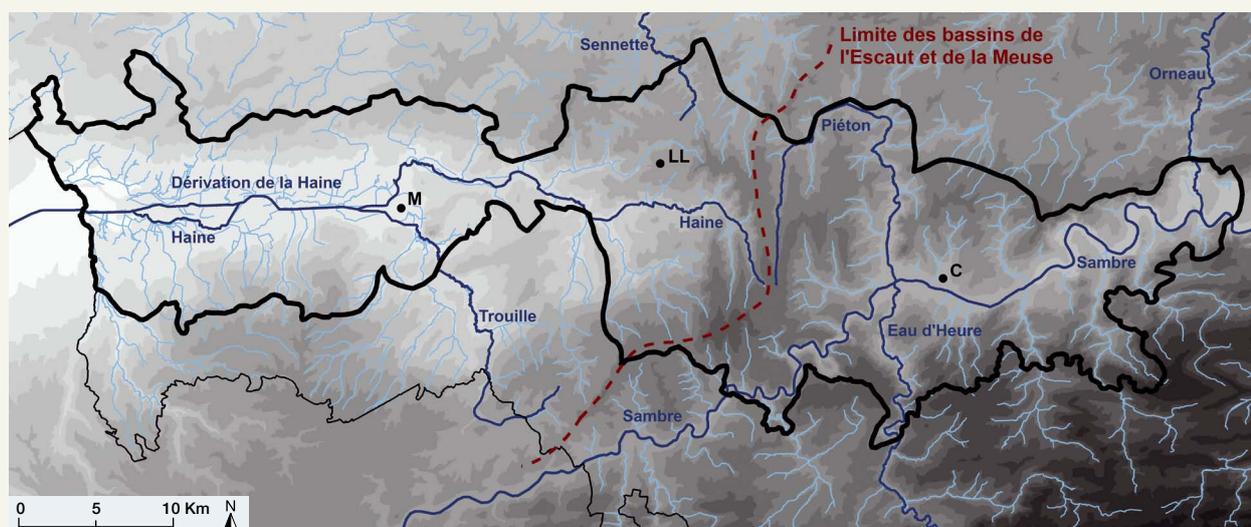


Source : INS, 1998, 2008.

Dans l'ensemble paysager, la majeure partie des entités correspondant aux anciennes communes ont connu une légère baisse de leur population entre 1997 et 2007. Ce phénomène concerne particulièrement les anciens bassins miniers et industriels du Borinage et de Charleroi – Basse Sambre, très urbanisés, ainsi que l'extrême ouest de l'ensemble, frontalier avec la France. Le bassin du Centre présente par contre une dynamique positive dans certaines parties de son territoire, à l'instar de l'agglomération montoise et de zones moins urbanisées, notamment aux franges boisées de l'ensemble paysager.

Un cadre physique contrasté, rythmé par une succession de vallées larges ou encaissées

L'ensemble présente un relief contrasté, déterminé par les cours de la Haine et de la Sambre, dont les vallées s'élargissent considérablement d'amont en aval, et de leurs affluents qui dévalent des plateaux environnants. Il se dégage trois unités morphologiquement distinctes.



À l'ouest, la vallée de la Haine forme une large plaine alluviale, quasiment plate dans son allure générale et en très faible pente d'est en ouest. Sa faible altitude – trente mètres à Mons, moins de vingt mètres à la frontière française – trouve son origine dans des affaissements de type karstique* qui ont eu lieu en profondeur. Le versant nord de la plaine apparaît relativement rectiligne dans son orientation est-ouest, peu découpé par les affluents de rive droite de la Haine. Une bande boisée couvre ses pentes aux sols de faible aptitude agronomique et localement constitués de sables stériles. Le versant sud, à l'allure plus tourmentée, est creusé de vallées profondes par les affluents de la rive gauche de la Haine. Parmi ceux-ci, à l'est, la large vallée de la Trouille prolonge, au sud de Mons, la plaine alluviale.

La partie centrale de l'ensemble appartient au plateau brabançon-hennuyer et présente les mêmes ondulations. Le plateau est incisé par la vallée supérieure de la Haine, considérablement rétrécie à l'est de Mons, par les vallées de plusieurs de ses affluents de rive gauche et, au nord, par des affluents de la Senne supérieure. Une forte rupture de pente, liée à la présence d'une faille* géologique, élève brusquement l'altitude du plateau vers le sud-est. La cote de 212 mètres est atteinte au plateau d'Anderlues, sur lequel la Haine prend sa source. Ce sommet appartient à la ligne de crête séparant le bassin de l'Escaut, auquel appartient la Haine, du bassin de la Meuse.

À l'est, la Sambre, dont les méandres sinueux ont été recoupés ou modifiés par l'homme, a creusé une plaine alluviale qui s'élargit en aval de la confluence du Piéton et de l'Eau d'Heure. Ses versants en forte pente, profondément découpés par des affluents, atteignent, au nord, les crêtes bordant le plateau brabançon. Le versant sud, recouvert de bois discontinus, s'étend sur le gradin calcaire de la Basse Marlagne et est couronné par les plateaux gréseux de la Haute Marlagne, à des altitudes de 200 à 260 mètres.

Des dénivellations offrant de vues lointaines

Les vallées de la Haine, de la Sambre et de certains de leurs affluents créent, dans les plateaux qu'elles traversent, des dénivelés atteignant jusqu'à cent mètres. Combinés à la largeur très importante des vallées, ceux-ci assurent depuis le haut des versants des vues lointaines, pour autant que des dégagements suffisants le permettent.



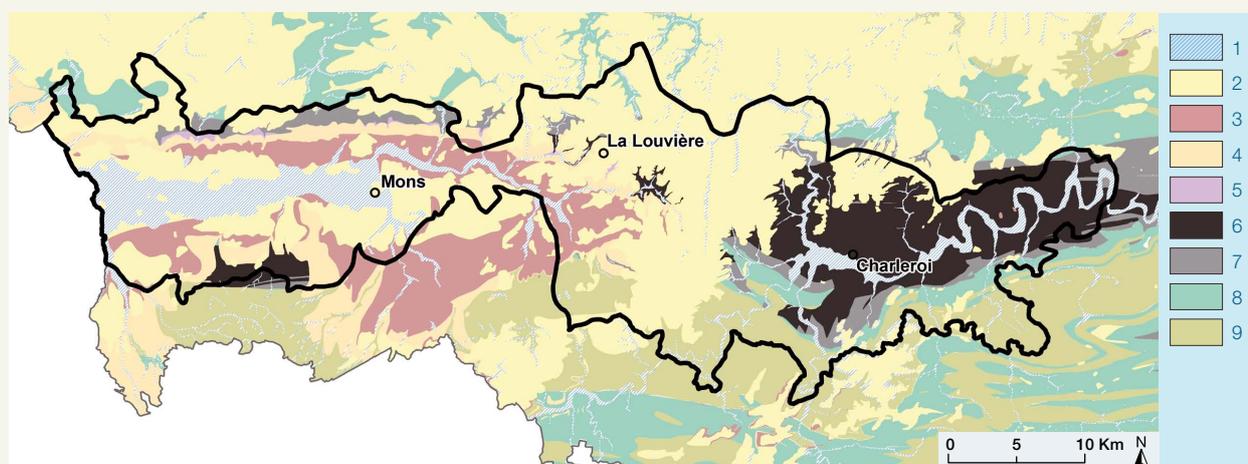
Depuis le parc éolien de Dour, sur les hauteurs du versant méridional en pente douce de la large plaine alluviale de la Haine, les panaches de fumée des usines de Terte-Villerot implantées au bas du versant opposé, sont visibles à plus de neuf kilomètres du point de vue. Au-delà, le haut de versant boisé marque la ligne d'horizon.

Sur le versant nord de la Sambre, les hauteurs de Petit Try à Farciennes (ci-contre) permettent une vue lointaine. Des terrils boisés ponctuent la plaine et, à l'arrière-plan, une couverture forestière occupe les versants sud. Leurs sommets définissent une ligne d'horizon pratiquement plane.



Une exploitation intensive du sous-sol, à l'origine de paysages industriels

L'activité industrielle et le développement urbain qu'elle a engendré constituent des caractéristiques majeures du paysage de l'ensemble. L'industrie a tiré profit d'un sous-sol particulièrement riche en matières premières, au premier rang desquelles le charbon. L'extraction de ce combustible dans une multitude de charbonnages, peu à peu complétés de terrils, a attiré des activités sidérurgiques, métallurgiques, verrières ou carbochimiques*. La présence de couches géologiques constituées entre autres d'argiles, de craies ou de calcaires sur les versants des vallées de la Haine et de la Sambre a, quant à elle, été exploitée dans de vastes sites d'extraction carrière et dans des usines.

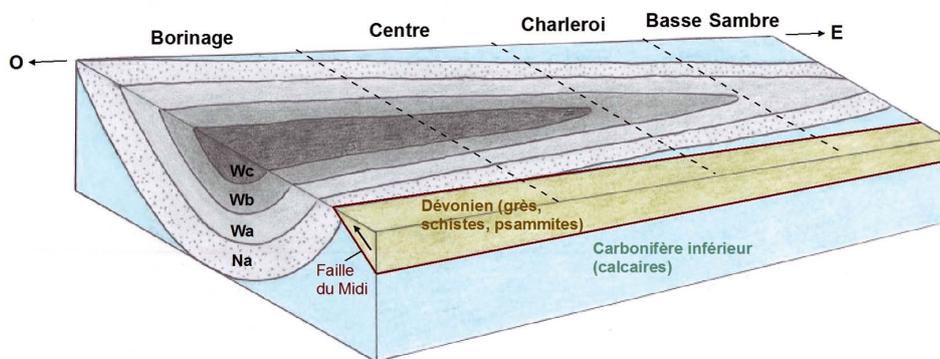


Source : sur base de la carte géologique de la Belgique 1/300 000.

1. Alluvions récentes ;
2. Sables et argiles tertiaires ;
3. Craies (Crétacé) ;
4. Marnes (Crétacé) ;
5. Argiles (Crétacé) ;
6. Grès et schistes houillers du Westphalien (Carbonifère supérieur) ;
7. Grès et schistes houillers du Namurien (Carbonifère supérieur) ;
8. Calcaires (Carbonifère inférieur, Dévonien) ;
9. Grès, psammites, schistes (Dévonien).

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre couvre la partie occidentale du Bassin de Namur, formé au cours du Paléozoïque* et qui traverse la Belgique de part en part. Sa forme en gouttière ou synclinale*, orientée est-ouest, résulte de poussées tectoniques considérables qui ont eu lieu à la fin du Paléozoïque. L'important noyau houiller, enfoui sous des couches géologiques plus récentes à l'ouest et au centre de l'ensemble, affleure de façon continue à l'est suite au relèvement du synclinal vers l'est et à l'érosion des couches superficielles par la Sambre et ses affluents. Le charbon a été intensément exploité dans trois bassins houillers : les bassins du Borinage, ou « Couchant de Mons », du Centre et de Charleroi – Basse Sambre.

La disposition des couches en synclinal a constitué un atout majeur du point de vue de l'exploitation, rapprochant de la surface des variétés de houille qui n'auraient été atteintes que par des puits très profonds si le terrain houiller était resté horizontal.



Source : sur base de DENIS J. dir. (1992). *Géographie de la Belgique*.

Deux couches géologiques successives constituent les roches (principalement schisteuses) du houiller présentes dans le synclinal, le Namurien (Na) à la base et le Westphalien (Wa, Wb et Wc) au sommet. Le Namurien, pratiquement dépourvu de charbon, n'est extrait qu'à Hautrage, où sont exploitées les intercalations gréseuses présentes dans les schistes (« grès d'Hautrage ») pour des applications industrielles (métallurgie).

Les couches du Westphalien sont parcourues de veines de houille, dont la qualité varie selon l'âge des veines, et sont beaucoup plus intéressantes du point de vue économique. Les plus anciennes (Wa), c'est-à-dire les plus profondes, procurent des charbons pauvres en matières volatiles, dits maigres, utilisés notamment pour la cuisson des briques et la calcination de la chaux. Elles constituent l'essentiel du bassin peu profond de la Basse Sambre. Les veines qui se superposent à elles (Wb et Wc), apparues plus récemment, contiennent des charbons enrichis en gaz, demi-gras à gras, aux applications industrielles multiples : cokéfaction pour les charbons gras, affinage de la fonte et chauffage des générateurs pour les trois-quarts gras, verrerie et alimentation des machines à vapeur pour les demis-gras. Ces couches apparaissent à mesure que l'on progresse vers l'ouest, avec l'enfouissement de plus en plus profond du synclinal houiller.

Au sud, des roches plus anciennes affleurent. Ces grès, schistes, psammites du Dévonien ont « glissé » sur une faille traversant la Belgique, la Faille du Midi, lors des grandes poussées tectoniques à l'origine du synclinal.



L'extraction du charbon est à l'origine de paysages ponctués d'éléments industriels, à l'état de vestige ou toujours en activité. En haut à gauche, le chevalement* de l'ancien charbonnage du puits n° 6 à Anderlues est visible derrière le terril du site ; à droite, le complexe carbochimique de Tertre-Villerot est implanté dans un site semi-rural, dans le nord du Borinage.

Ci-contre, l'industrie sidérurgique à La Louvière apparaît à l'arrière-plan d'un paysage ferroviaire aux voies démultipliées pour la desservir.



D'autres formations géologiques ont été exploitées dans des carrières, toujours en activité ou abandonnées et peu à peu recouvertes de boisements. Les infrastructures des usines assurant leur transformation marquent parfois fortement les paysages.

Dans l'est de l'ensemble paysager, des calcaires présents sur le versant de la Sambre sont extraits dans plusieurs carrières (Aisemont, Monceau-sur-Sambre, Landelies). Dans la partie occidentale, les argiles et les craies affleurant en bordure de la vallée de la Haine sont toujours exploitées. Les argiles, extraites à Hautrage, servent notamment à la fabrication de produits réfractaires*. Les craies, à Obourg, alimentent le vaste complexe des cimenteries. Enfin, des dépôts tertiaires sont exploités en bordure de la plaine de la Haine, sables à Blaton et Tertre, argiles à Saint-Ghislain.



En haut à gauche, les cimenteries d'Obourg (Mons) exploitent le sous-sol crayeux du versant nord de la Haine. Leurs hautes cheminées et leur panache de fumée constituent un point d'appel important dans les paysages de l'ouest de l'ensemble.

En haut à droite, une carrière d'extraction d'argiles destinées à la fabrication de produits réfractaires à Hautrage (Saint-Ghislain).

En-dessous, un site carrier sur le gradin calcaire de la Basse Marlagne, à Falisolle (Sambreville). Les boisements qui l'entourent sont couverts d'une poussière blanche.

Les terrils, emblèmes des paysages miniers

Éléments dominants des terroirs d'industrie charbonnière et symboles identitaires forts (voir pp. 94 et suivantes), les terrils en ont recomposé les paysages. Ces collines artificielles abondent à certains endroits au point de constituer de véritables « chaînes des terrils ». Elles sont issues de l'accumulation de stériles, schistes et grès provenant du creusement des puits menant aux galeries d'extraction de la houille, et des déchets séparés du charbon après lavage de celui-ci.

Les premiers terrils datent du 18^e siècle, lors des débuts de l'exploitation industrielle de la houille. Ils sont de dimensions modestes et ne dépassent pas dix à vingt mètres de haut : les stériles sont amenés au sommet par des chariots tractés par des chevaux ou poussés par des hommes. Leur forme et leur taille évoluent ensuite avec le perfectionnement des techniques d'exploitation. À la fin du 19^e siècle, l'usage de wagonnets et de tapis roulants permet le déversement des stériles beaucoup plus haut, donnant aux terrils une silhouette plus imposante. De forme conique et aux pentes fortes (30 à 45°), ils atteignent une centaine de mètres. Par la suite, avec l'exploitation plus intensive du charbon et l'augmentation des volumes de stériles qui en découle, la forme des terrils s'allonge, donnant les terrils « à crête » (par les déversements comblant l'espace entre deux dômes plus anciens) et « digités » (par les déversements successifs sur leurs flancs dans plusieurs directions).

Plusieurs terrils ont disparu du paysage ou pourraient encore disparaître. Leurs matériaux sont utilisés pour divers remblaiements, pour les fondations d'autoroutes et, dans le cas des cendrées rouges de terrils ayant connu des phénomènes de combustion, pour les courts de tennis. D'autres, plus anciens, ont été réexploités dans les années 1980 pour extraire, grâce à un nouveau procédé de lavage, des quantités appréciables de charbon résiduel des grès et des schistes. Leur morphologie est alors profondément modifiée : leur forme devient tabulaire et leurs pentes sont adoucies.



Certains terrils ont été arasés, d'autres ont été ou sont toujours exploités pour récupérer les résidus de houille.

Ci-dessus à gauche, le massif boisé indique l'emplacement d'un terril disparu (Ham-sur-Sambre) ; à droite, le terril du Grand Buisson à Hornu (Boussu), exploité depuis 1996 pour ses schistes rouges, est en voie d'aplanissement.

Ci-contre, la silhouette aplanie et dénudée du terril du Calvaire à Anderlues découle de son exploitation partielle dans la seconde moitié des années 1980.



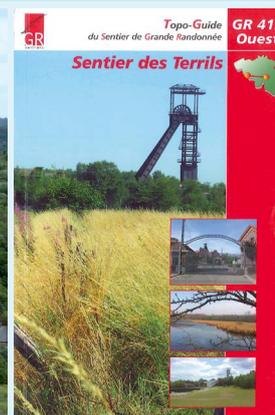
Toutefois, une majorité de terrils, préservés et parfois classés, suit un processus d'évolution semi-naturel ou naturel. Sur certains, des plantations de robiniers ou de bouleaux, servant à la stabilisation des flancs, se sont densifiées depuis l'abandon des activités d'extraction. Plus généralement, le retour de la végétation a été spontané. Des pelouses occupent généralement les versants sud ou les replats* à proximité du sommet, très secs et soumis à d'importants écarts de température. La végétation des versants nord, plus frais et humides, évolue progressivement vers des stades boisés : développement de fourrés d'aubépines, de genêts, puis d'essences pionnières telles que le bouleau et le saule, et enfin d'essences forestières comme le hêtre, le chêne ou l'érable.

Ces terrils colonisés par la végétation apportent une composante boisée qui atténue, dans les paysages de conurbation*, l'impression de continuité du bâti.



Les terrils se garnissent d'une palette de couleurs qui varie selon l'importance de la végétation sur leurs flancs et selon les saisons (ci-dessus, de gauche à droite, les terrils n° 6 à Wasmes, du Pré des Béguines à Ransart et n° 7 à Châtelaineu).

Leur sol, généralement noir, prend parfois une teinte rouge brique lorsque la fraction charbonneuse résiduelle a subi un phénomène de combustion (ci-contre, le terril de l'Héribus à Cuesmes).



Source : Topo-Guide du Sentier de Grande Randonnée GR 412 – Ouest. Sentier des Terrils (2006).

S'ils façonnent profondément l'espace, les terrils permettent parfois en retour d'appréhender les paysages qui les entourent et de mieux en comprendre la structuration. Certains d'entre eux ont été aménagés pour en faciliter l'ascension et offrent, depuis leur sommet, d'extraordinaires points de vue à 360° sur les contrées environnantes, à condition que la végétation soit régulièrement entretenue pour assurer une totale ouverture visuelle.

A gauche, la vue depuis le terril du Sept à Hornu (Boussu) – parcouru par un chemin de grande randonnée – porte jusqu'aux terrils de Quaregnon, Flénu et Frameries qui se dessinent à l'horizon et évoquent un paysage de montagnes. A droite, le chemin de grande randonnée traverse l'ensemble paysager et propose l'escalade de plusieurs terrils.

Les conurbations industrielles : différentes échelles d'approche pour autant de lectures paysagères

Les continuités urbaines des anciens bassins miniers offrent des paysages dont la lecture semble difficile de premier abord. Ces espaces, où se juxtaposent sans cohérence apparente une multitude d'éléments aux gabarits et fonctions variés issus d'un urbanisme non maîtrisé, donnent une impression de déstructuration. La diffusion de l'urbain semble sans rapport avec une évolution chronologique et spatiale claire, les références historiques étant rares ou intégrées dans des structures plus contemporaines. Pour décoder ce paysage complexe et en comprendre pleinement la structuration, différentes échelles d'approche s'imposent.

L'urbanisation vue de l'extérieur

Lorsque, grâce au relief, des dégagements suffisants se présentent, des vues longues offrent une première porte d'entrée sur les paysages urbains. Les terrils, à condition qu'ils soient accessibles et non envahis de boisements masquant les vues, constituent à cet égard d'excellents postes d'observation du paysage (voir pp. 39-40).

Le premier élément caractérisant le paysage vu de loin est l'effet de nappe urbaine qui couvre en un tissu bâti* continu les espaces autrefois ouverts qui séparaient les noyaux villageois avant le développement industriel.

Lorsque la conurbation englobe une ville ou un bourg d'une certaine importance, le centre-ville, noyau historique où se concentrent les fonctions urbaines, peut s'individualiser du reste de l'étendue bâtie par des éléments qui attirent le regard comme un beffroi, une église, des tours de logements et de bureaux. Plus généralement toutefois, la distinction du centre urbain s'avère moins évidente en raison de l'émergence, dans les quartiers qui l'entourent, d'éléments d'appels concurrentiels de type industriel, commercial, scolaire...

De nombreux noyaux villageois et hameaux, gonflés par l'urbanisation, se signalent dans la nappe urbaine par le clocher de leur église et parfois par une maison communale monumentale.



Ci-dessus, la nappe urbaine, correspondant aux agglomérations de Morlanwelz et Carnières, s'est développée sur un versant de la vallée de la Haine.

Ci-contre, les éléments signalant le centre-ville de Charleroi – la « tour bleue » dans la ville basse (1), le beffroi (2) et la coupole de la basilique Saint-Christophe (3) dans la ville haute – sont noyés dans la multitude d'éléments d'appel (tours résidentielles, bâtiments industriels...).

Dans le tissu bâti peu homogène qui relie entre eux les centres urbains, deux éléments paysagers se démarquent par leur régularité : les alignements mitoyens de petites maisons ouvrières et les cités d'habitations ouvrières ou sociales.

La mise en place d'alignements de maisonnettes ouvrières de gabarit identique, implantées à front de rue, a accompagné le développement industriel et son boom démographique. Ces cordons bâtis forment un maillage s'étirant le long des anciennes voies de communication routières, bordant également des voiries secondaires qui s'écartent des axes principaux, en direction de charbonnages et autres sites industriels pour la plupart disparus aujourd'hui.

Les cités, ensembles planifiés construits en périphérie des noyaux urbains dans le courant du 20^e siècle pour assurer un logement décent aux familles ouvrières et défavorisées, se caractérisent par la répétition de leurs blocs d'habitation, alignés de manière uniforme le long des dessertes locales.



A Marchienne-Docherie (Charleroi), de petites maisons ouvrières accolées, de gabarit identique, s'étagent sur le versant de la vallée du Piéton, au sommet duquel apparaît le clocher de l'ancien village. Elles composent l'essentiel du tissu urbain d'avant la Première Guerre mondiale, en périphérie duquel s'est implanté au cours des années 1950 la cité des Cerisiers, dont les immeubles s'ordonnent rigoureusement.

Le reste de la nappe urbaine offre une grande diversité de bâti, multipliant formes, volumétries, matériaux de construction et modes d'implantation. Il est en grande partie constitué de quartiers résidentiels de standing moyen, progressivement lotis au cours du 20^e siècle, aux constructions peu homogènes et plus ou moins dispersées, s'insérant dans les urbanisations plus anciennes et les prolongeant. Une végétation arborée importante habille les jardins et les voiries.

S'y ajoutent des éléments de nature industrielle – cheminées, chevalements, hangars... –, des zones d'entreposage de matériaux ou de friches, ainsi que des parcs d'activité économique et des zonings commerciaux aux vastes bâtiments plats et fonctionnels, entourés de surfaces de parking.

Enfin, des enclaves agricoles persistent au cœur des espaces urbanisés. Celles-ci sont plus grandes à mesure qu'on s'éloigne des noyaux urbains, le bâti moins dense s'étirant le long des voies routières.



Vu du terril (aménagé) de la Flache, un tissu urbain hétéroclite s'étale à proximité de la route Mons – Valenciennes à Hornu (Boussu). Il comprend des alignements de maisons ouvrières, des maisons plus récentes dont les styles architecturaux varient et qui sont entourées de végétation arborée, des immeubles-tours sociaux et de vastes entrepôts commerciaux. Des enclaves agricoles aèrent le tissu relativement lâche.

La ville de Mons, vue depuis le terril de l'Héribus

Implanté au sommet d'une butte, l'ensemble formé par le beffroi et la collégiale Sainte-Waudru signale de loin le centre-ville montois.

De nombreux immeubles-tours marquent les abords de l'intramuros, concentrant les fonctions administratives, hospitalières, universitaires...

A l'écart de la nappe urbaine, les cimenteries d'Obourg exploitent le sous-sol crayeux du versant nord de la Haine.

Le clocher de l'église d'Hyon, ancien village rejoint par l'urbanisation.



Un cordon particulièrement régulier de maisons ouvrières mitoyennes a été mis en place avec l'industrialisation du territoire et l'exploitation des charbonnages proches.

Plantée de grands arbres d'alignement, l'ancienne chaussée de Maubeuge, relie le faubourg* de Bertaimont à l'intra-muros. Celle-ci se prolonge au-delà du faubourg et est bordée de maisons ouvrières (trets rouges).

L'urbanisation dense correspond au faubourg de Bertaimont.

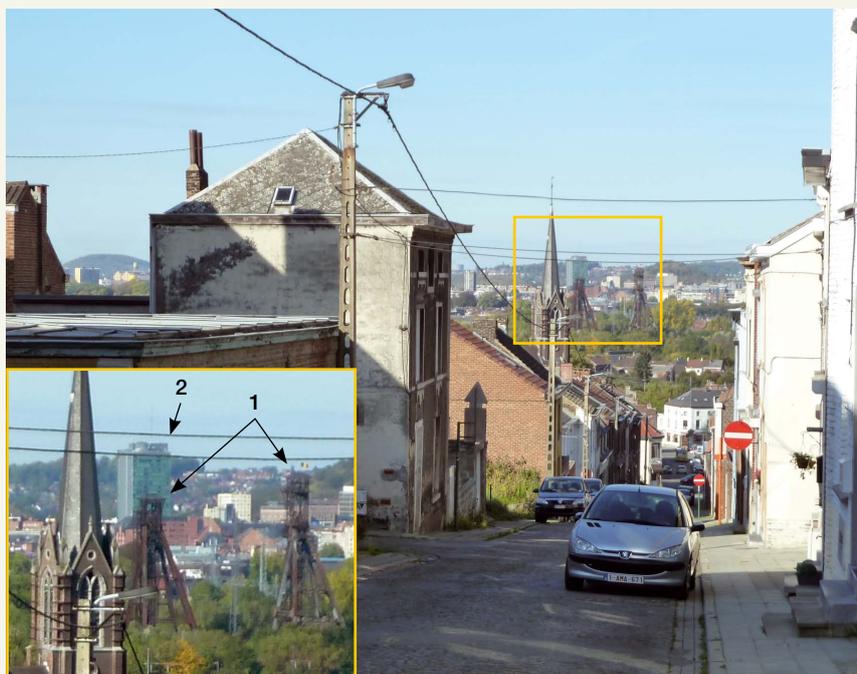
Des parcelles agricoles, prairies surtout, s'étendent entre les chaussées et les voiries secondaires.

La trame urbaine est ici plus aérée, du fait de la végétation arborée des jardins et des voiries. Elle a été mise en place au cours du 20^e siècle.

Des paysages intra-urbains

L'approche du paysage urbain ne peut toutefois se limiter à une vue depuis l'extérieur, qui n'est d'ailleurs pas toujours possible. Il est nécessaire de traverser les urbanisations, de les parcourir et de les visiter afin de prendre la mesure de leur diversité, qui souvent se révèle à travers les détails des espaces publics ou des constructions.

Au sein du tissu bâti, des perspectives paysagères ont parfois été créées intentionnellement pour mettre en valeur une partie du paysage urbain, un édifice ou une place. Bien plus fréquentes dans ce contexte de conurbations industrielles, des échappées paysagères plus ou moins étroites apparaissent au hasard de dégagements ou de déclivités. Des parcelles agricoles, des ouvertures dans les alignements bâtis ou des rues rectilignes en pente forte offrent des vues partielles sur l'urbanisation environnante et quelques-unes de ses composantes. Des ouvrages d'art en hauteur tels que les ponts, passerelles et viaducs routiers, accessibles à pied ou en voiture, permettent également de profiter d'échappées paysagères.

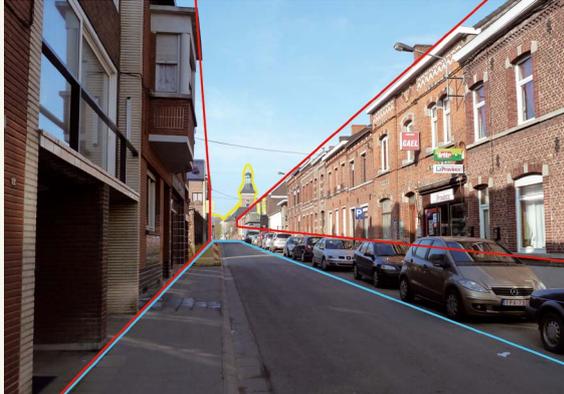


Des échappées paysagères apparaissent au hasard de dégagements ou de déclivités.

Ci-contre, depuis une rue en forte déclivité à Couillet, dont l'église apparaît en contrebas, on aperçoit Charleroi et une partie de son agglomération. Derrière le clocher émergent les deux chevalements de l'ancien charbonnage du Pêchon (1) et, à l'arrière-plan, la tour bleue (2) signalant la ville basse de Charleroi.

Cependant, la profondeur du champ visuel est souvent réduite par l'omniprésence du bâti et des alignements de façades, qui constituent autant d'écrans pour l'observateur. Les éléments structurants du paysage se limitent alors à la voirie, qui imprime la dimension horizontale, et aux façades, qui conditionnent la dimension verticale. Les vues, fortement raccourcies, portent sur les dégagements offerts par les places, les enfilades de rues, les successions de plans visuels rapprochés. Les caractéristiques architecturales du bâti jouent dès lors un rôle prépondérant, de même que l'aspect des matériaux de revêtement de la voirie, le mobilier urbain, les décrochements de façade, les éléments végétaux... L'approche paysagère rejoint l'approche urbanistique.

En tant que lieu de vie, le paysage urbain vu « de l'intérieur » n'est pas un espace figé. Il est au contraire dynamique. Une série d'éléments l'anime, dont le nombre varie selon les fonctions en présence, les heures de la journée et les rythmes hebdomadaires, au premier rang desquels ceux des usagers de l'espace public et des véhicules automobiles. Ces derniers, stationnés de part et d'autre des voiries, se surimposent à l'alignement du bâti et masquent les rez-de-chaussée.



Les enfilades de rues aux façades continues constituent une grande partie des paysages des conurbations de l'ensemble paysager, où les vues larges et longues sont rares.

Ici, l'homogénéité architecturale de l'alignement de la rue guide le regard vers l'église Sainte-Waudru de Frameries qui clôt l'étroite ouverture visuelle.

Comme souvent, une rangée de voitures en stationnement masque le bas des façades.



Au sein des conurbations, des centres s'identifient, comme les centres-ville ou les anciens noyaux villageois.

Ci-contre, le centre de Charleroi se caractérise par l'extrême densité de son bâti, en grande partie constitué de hautes maisons de rapport et d'immeubles de bureaux. Les nombreuses fonctions urbaines qu'il concentre, commerciale notamment, attirent une foule nombreuse, actrice dynamique de ses paysages.

Ci-dessous, la place de l'ancien village de Hornu (Boussu), beaucoup moins polarisante, est très calme. Un tissu de type urbain a densifié le noyau rural initial, dont il subsiste certains vestiges préindustriels, comme la ferme du premier tiers du 19^e siècle, en retrait derrière son portail et sa grande cour pavée.





Ponctuellement, les alignements de maisons ouvrières sont interrompus par des dents creuses, parcelles de terrain jamais construites. Cette particularité résulte d'un décalage entre une planification urbanistique et la construction individuelle des maisons par de petits propriétaires privés. Au fil du temps, certaines de ces dents creuses ont été investies notamment par des annexes ou des garages.

Les spécificités paysagères du logement ouvrier et social

Les ensembles d'habitat ouvrier et de logements sociaux sont une caractéristique transversale de l'ensemble de la Haine et de la Sambre. On les retrouve surtout dans la trame urbaine ou périurbaine mais aussi dans certaines zones au profil plus agricole. Cet habitat spécifique constitue deux aspects de la réponse (privée puis publique) apportée au besoin croissant en logement de la main-d'œuvre, employée par les industries de la région à partir du 19^e siècle, et des sans-abri.

Les formes de ce logement varient en fonction de divers critères, notamment la nature des activités industrielles auxquelles il est lié, la période à laquelle il a été érigé, l'origine des promoteurs. La coexistence de l'initiative publique et de l'initiative privée à partir de la fin du 19^e siècle a cependant entraîné une influence mutuelle sur les formes tandis qu'avec le temps, une standardisation croissante des modèles s'est imposée.

Une dizaine de types d'implantation, qui peuvent se combiner, ont été répertoriés dans une étude menée à la fin des années 1980 sur les ensembles de logements ouvriers et sociaux. Tous se retrouvent dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre.

L'implantation peut prendre la forme d'alignements simples ou doubles, constitués de maisons mitoyennes. Leur répétition compose alors un quartier, souvent réalisé par le même promoteur.



Cet ensemble de neuf habitations mitoyennes en alignement simple est implanté en impasse. Situé à Courcelles, il a été construit dans le troisième quart du 19^e siècle à l'initiative de la S.A. des Charbonnages du Nord de Charleroi et a fait récemment l'objet d'une rénovation.

Il existe aussi des implantations sous forme d'impasses, de cours ou de carrés soit, respectivement, des voies sans issue engendrées par une volonté de densification des intérieurs d'îlot ou développées à partir de la trame urbaine existante, des élargissements fortuits ou volontaires des voiries ou des impasses, la combinaison d'impasses et de ruelles à l'intérieur d'un îlot. Ces trois types gardent un caractère semi-public.

L'inventaire distingue également les implantations en maisons jumelées (des maisons mitoyennes associées deux par deux et séparées les unes des autres par des jardins ou des sentiers) ou en bande (groupées cette fois par trois ou plus). Les logements peuvent parfois être réunis par quatre, les façades et les gabarits donnant l'impression d'une habitation unique. On parle, dans ce cas, de maisons de type Ducpétiaux.



Le double alignement de la rue du Travail à Auvélais se termine par une placette bordée de maisons de type Ducpétiaux. La recherche architecturale de la cité ouvrière rattachée aux Glaceries Saint-Roch est poussée : outre les formes variées de toiture, chaque bloc est orné d'une frise d'un motif différent.

L'étude répertorie encore les cités-jardins*, dans lesquelles un ensemble de maisons s'organise selon un plan où les espaces non bâtis (jardins, potagers, places bordées d'arbres) sont proportionnellement plus importants que les espaces bâtis, ou les cités-parcs dont les immeubles sont implantés dans la verdure, aménagée en parcs et promenades.

En plus de l'implantation, ces ensembles de logement trouvent aussi leur spécificité à travers des caractéristiques architecturales récurrentes liées au gabarit des habitations, à la forme de leur toiture, aux matériaux ou encore aux éléments d'ornementation de la façade.

La seconde moitié du 20^e siècle a vu la construction d'une série de cités sociales constituées de tours. Aujourd'hui, certaines d'entre elles sont rénovées tandis que d'autres sont abattues. Le paysage en est profondément modifié.

Ci-dessous, la cité des Oiseaux à Fontaine-l'Évêque telle qu'on peut la voir aujourd'hui. A droite, l'une des anciennes tours qui a été abattue.





Les cités et les ensembles ouvriers disposent souvent de circulations intérieures dédiées aux piétons : venelles, sentiers... Le paysage visible depuis ces voies lentes est tout à fait particulier : intérieur d'îlots, façades arrière, potagers, cours... L'entretien de ces espaces, qui dépend des pouvoirs publics mais aussi des riverains, n'est pas toujours acquis et handicape leur usage. Les haies et autres plantations qui les délimitent doivent être taillées pour permettre le passage, les sols doivent être aménagés pour faciliter la marche. Dans certains cas extrêmes, les chambres vertes, ménagées par les concepteurs de cités-jardins comme autant d'espaces de détente et de respiration, peuvent se transformer en décharges clandestines.

Depuis plusieurs décennies, les ensembles de logement ouvrier ou social sont confrontés à des problématiques qui influencent, parfois de manière importante, leur potentiel paysager.



L'homogénéité des ensembles est parfois dénaturée. La détention de maisons ouvrières ou de logements de cités par des propriétaires privés a amené au fil du temps des transformations dans les bâtiments, fragilisant ce patrimoine architectural : modifications majeures du volume par l'ajout d'annexes ou le rehaussement, modifications de la structure de la façade par l'agrandissement ou la réduction des baies mais aussi le murage des portes ou fenêtres (ci-dessus à gauche), transformations apportées par l'emploi de matériaux de couverture différents pour les toitures, les enduits, les châssis ou les portes (ci-dessus à droite).



Plusieurs cités font aujourd'hui l'objet de rénovations. Souvent, les matériaux employés (enduits, bois...) sont différents des matériaux originels (brique, béton). La couleur est utilisée comme un outil de revalorisation et d'intégration. Ces transformations modifient le paysage « habituel », comme le montrent ci-dessus la cité Piérard à Frameries et ci-dessous un autre exemple à Piéton.



Les espaces verts constituent l'élément essentiel des cités-jardins ou des cités-parcs. Les alignements d'arbres, de part et d'autre de la voirie, en sont une des principales caractéristiques. Les espèces comme les cerisiers du Japon (ci-contre à Pont-de-Loup) ou les aubépines roses (en haut à gauche à Courcelles) ont souvent été choisies pour leur floraison abondante et colorée au printemps. Ces éléments végétaux sont fragiles. Leur entretien correct et leur renouvellement en cas de dépérissement sont essentiels pour respecter le caractère original des ensembles et préserver leur spécificité visuelle (ci-dessus à droite, la cité Demoulin à Monceau-sur-Sambre).

24 heures dans la vie d'un paysage : s'intéresser aux paysages nocturnes

La thématique des paysages nocturnes pourrait être abordée pour la totalité des ensembles paysagers wallons : le paysage ne disparaît pas lorsque la nuit tombe. Cette problématique semble néanmoins particulièrement cruciale dans cet ensemble au profil plus spécifiquement urbain et industriel. La lumière artificielle y est en effet omniprésente, bien plus que dans les ensembles paysagers à dominante rurale.

Constituée de points, de lignes, d'éclats, de halos, de faisceaux, parfois intermittents, la lumière artificielle modèle une autre réalité. Elle attire les regards sur certains éléments, tandis que son absence en passe d'autres sous silence. Cette lumière transforme et joue avec notre perception. Elle remplit deux fonctions qui, au fil du temps, se sont rencontrées et complétées peu à peu.

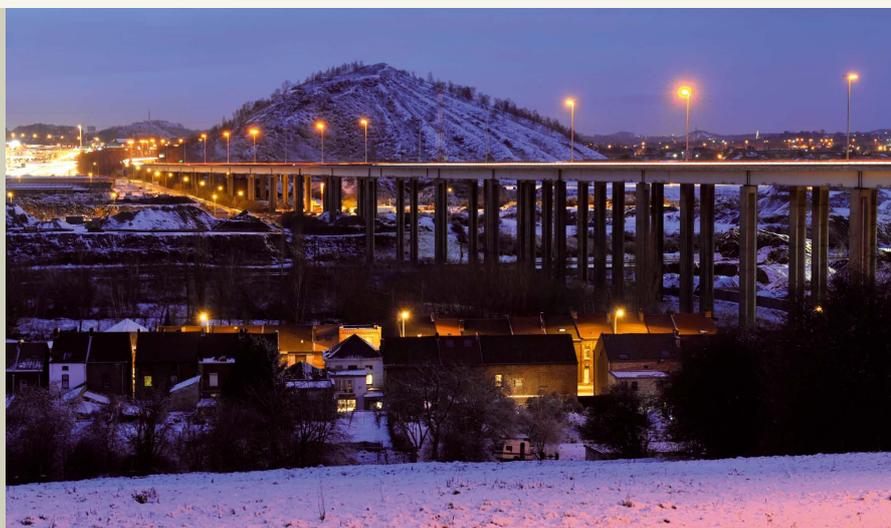


Les paysages industriels s'animent particulièrement une fois la nuit tombée. Selon le type d'exploitations, des lumières variées, des dégagements de fumée, des flammes... peuvent être observés. Ci-contre, une carrière à Landelies.

Sécuriser et accompagner

La première fonction de la lumière artificielle est à l'origine indépendante du paysage : elle vise avant tout à augmenter la sécurité de l'homme et à lui permettre de poursuivre ses activités, voire dans certains cas à les encourager. La voirie, les maisons et les bureaux, les commerces ou encore les infrastructures industrielles sont d'abord éclairés à cette fin.

L'urbanisme lumière s'intéresse depuis peu aux paysages du quotidien, ceux des zones périphériques, sans patrimoine reconnu mais densément peuplées. La lumière, bien utilisée, peut en augmenter la qualité visuelle et être source de mieux-être pour la population. Aujourd'hui, cependant, ces espaces sont encore le plus souvent envisagés avant tout sous l'angle de la mobilité. Seules les rues et les autoroutes sont éclairées.

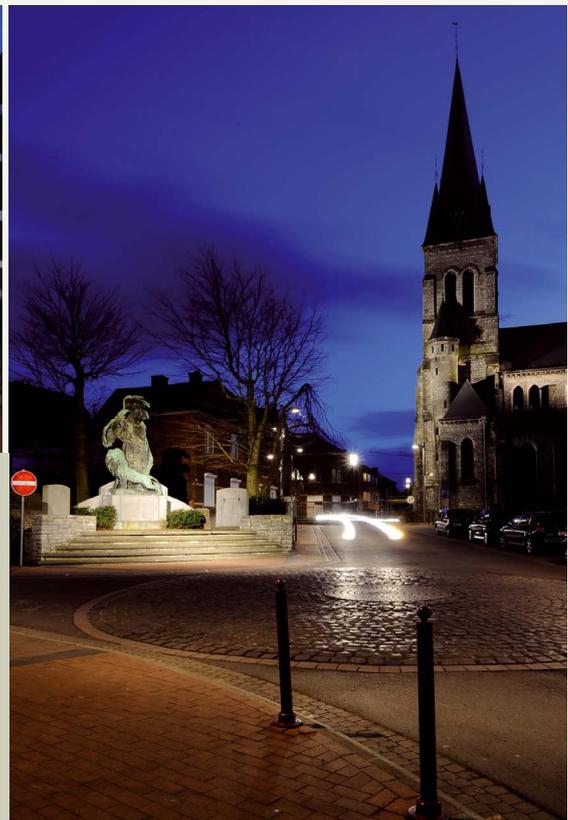


La lumière comme projet urbain

La lumière artificielle peut également avoir pour but d'interagir avec le paysage. Axé au départ uniquement sur la mise en valeur de monuments dans un but de promotion culturelle ou touristique, ce second usage de la lumière a évolué ces dernières décennies vers la notion plus globale d'urbanisme lumière. Ce concept, qui a bénéficié de l'amélioration de la technique, traduit le renouvellement des préoccupations quant à l'urbain. La lumière n'est plus seulement un moyen de mettre en valeur, elle se veut un matériau à part entière qui donne du sens et aide la ville à révéler son identité ou à la recomposer. La lumière devient un outil – qu'il faut manier avec précaution – du projet urbain, au service de l'humain.



En plus d'objectifs visant l'économie d'énergie, le plan lumière mis en œuvre à Manage veille à la sécurité de tous les usagers en jouant sur des ambiances différentes au sein de l'espace-rue : les passages pour piétons (ci-dessus) ressortent grâce à une lumière blanche qui tranche avec la lumière jaune plus chaude de la rue. Les monuments ont été mis en valeur (ci-contre) tandis que les espaces et éléments situés en hauteur comme les branches des arbres ou le clocher de l'église ont été laissés dans la pénombre pour respecter les cycles naturels de la faune et de la flore.



Mons a été la première ville de Wallonie à se doter d'un plan lumière, en 1996, et à le matérialiser par des réalisations concrètes. Plus récemment, en 2005, la Wallonie a lancé le projet pilote « Plan lumière » dont l'objectif est de réfléchir à la manière d'améliorer l'éclairage des lieux et des monuments. Manage et Charleroi sont deux des huit communes qui ont été choisies pour ce programme. Le projet a pour but de concilier sécurité, fonctionnalité, économie d'énergie mais aussi cohérence, harmonie, animation et valorisation, sans oublier la nécessité de réduire au maximum les nuisances pour l'homme et la nature. Dans certains cas, des coupures électriques sont d'ailleurs envisagées pour éviter de perturber le comportement nocturne d'animaux tels que la chauve-souris.

L'obstacle principal de l'application des principes de l'urbanisme lumière reste cependant son coût financier et sa maintenance.

Des paysages ruraux bien présents, souvent marqués par l'urbanisation

En dehors des espaces de conurbation, l'ensemble de la Haine et de la Sambre offre des paysages dont le caractère rural s'affirme par l'étendue des espaces agricoles et, plus localement, forestiers, ainsi que par l'étiollement du bâti.

Parmi ces espaces, la plaine alluviale de la Haine, inscrite en partie dans le Parc naturel des Plaines de l'Escaut, se distingue tout particulièrement par ses faibles densités bâties. Les structures bâties sont masquées par les rideaux de peupliers et de saules bordant le réseau de fossés de drainage tracé dans les grandes étendues de prairies humides. De vastes surfaces vouées aux grandes cultures caractérisent une bonne partie des plateaux limoneux du centre de l'ensemble. Leurs paysages de plateau agricole ondulé se singularisent, au sud de la Haine, par la présence de nombreux terrils boisés qui témoignent du passé minier du bassin du Centre.

Enfin, les grands massifs boisés confèrent un caractère forestier à certaines parties des versants des vallées de la Sambre et de ses affluents de rive droite ainsi que du versant nord de la plaine de la Haine.



A Anderlues, le plateau limoneux couvert de grandes cultures présente un paysage très ouvert, à l'horizon duquel se dessinent des lignes de boisements (ci-dessus à gauche, au « Planty »).

Les vastes étendues de prairies humides ponctuées de rideaux de peupliers et d'alignements de saules recouvrent le relief plat de la plaine alluviale de la Haine à Ville-Pommeroeul (ci-dessus à droite, Bernissart).

Ci-contre, une clairière a été mise en culture au sein d'une zone boisée du versant nord de la Haine (Bernissart).

L'urbanisation imprègne de façon plus ou moins importante la majeure partie des campagnes et s'impose en toile de fond à l'approche des zones de conurbation. Elle s'y est diffusée de longue date avec le développement d'activités industrielles locales (extraction houillère, carbochimie, carrières, verreries...) et la mise en communication ferroviaire et vicinale entre ces espaces et les bassins houillers et sidérurgiques proches ou, plus récemment, avec l'expansion d'un réseau de voies routières rapides.

Le tissu de la plupart des localités s'est densifié et s'est allongé à partir de la seconde moitié du 19^e siècle, à l'instar des noyaux villageois englobés dans les conurbations. Leur bâti rural dispersé, aux gabarits et matériaux variant selon les pratiques agricoles et les ressources locales (fermettes basses ou grandes exploitations isolées, murs en pierre ou en brique...), s'est complété d'un bâti de typologie ouvrière et urbaine. Au cours du 20^e siècle, des cités d'habitations ouvrières et sociales et, toujours d'actualité, des lotissements de villas pavillonnaires* ont encore étendu la superficie des villages, égrenés le long des axes routiers ou entamant les espaces agricoles.



En haut à gauche, l'urbanisation dispersée entre Fontaine-l'Evêque et Forchies-la-Marche mite un paysage rural où alternent prairies et labours. La présence fréquente de chevaux est caractéristique de l'élevage pratiqué à proximité des espaces urbains où sont implantés bon nombre de manèges. En haut à droite, le centre du village de Harchies (Bernissart) présente un tissu de fermettes basses en brique et moellons de grès chaulés, densifié à partir du 19^e siècle par un habitat diversifié de typologie urbaine.

En dessous à gauche, entourées de prairies humides, les ruines d'un ancien charbonnage et la cité charbonnière sont visibles au pied d'un terroir boisé, au lieu-dit La Courte, à Binche. En dessous à droite, des maisons pavillonnaires récentes complètent le bâti dispersé plus ancien dans le village de Roselies (Aiseau-Presles).

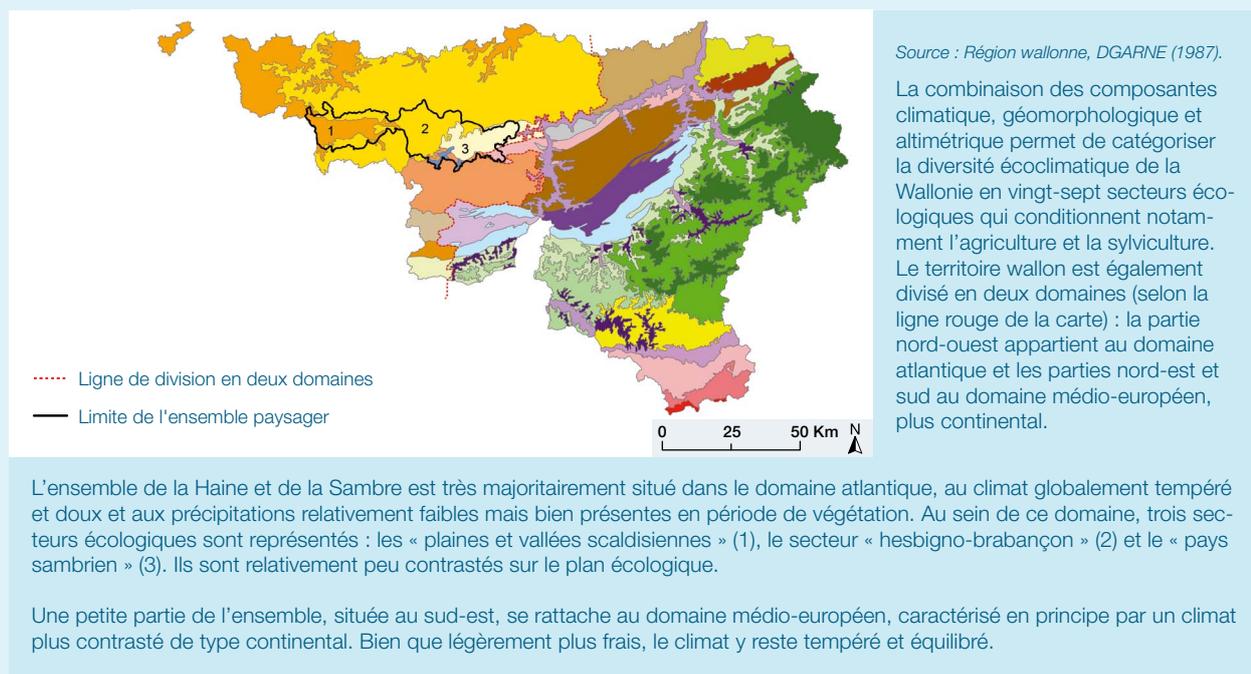
Aux structures bâties éparpillées dans les paysages s'ajoutent une multitude d'éléments d'appel qui contrastent avec le caractère rural des espaces et accentuent l'impression de mitage urbain. Emergent ainsi des terres agricoles les tours et cheminées de grands complexes industriels et les bâtiments fonctionnels de zones d'activité économique, implantés à proximité de voies navigables et de voies routières rapides. Plus généralisés, les mobiliers et ouvrages d'art sont nombreux dans les campagnes avoisinant les zones urbaines : pylônes des nombreuses lignes à haute tension traversant champs et prairies, châteaux d'eau sur les points hauts, poteaux d'éclairage, ponts, viaducs liés au réseau de voies de communication particulièrement dense.



A gauche, les pylônes de lignes à haute tension sont nombreux sur les terres agricoles au sud de Haine-Saint-Pierre et Haine-Saint-Paul, dont on devine la nappe urbaine à l'arrière-plan. A droite, un nouveau zoning est en cours de développement à Familleureux (Seneffe), à proximité de l'autoroute E19 et du complexe pétrochimique de Feluy, dont les cheminées se dessinent à l'horizon.

Des paysages en lien avec les composantes écologiques

La composante climatique se combine aux caractères du sol et du relief pour constituer des milieux différenciés abritant chacun une biodiversité spécifique. S'ils ne sont pas trop modifiés par l'homme, les paysages témoignent de ces variations écologiques au travers de la végétation spontanée.



La délimitation des secteurs écologiques repose sur des critères climatiques, mesurés à une échelle assez large. Si dans l'ensemble étudié, le potentiel d'accueil du milieu naturel est assez homogène et favorable à de nombreuses espèces, des conditions locales peuvent toutefois entraîner d'importantes nuances dans les constats généraux. Les activités industrielles, très présentes au sein de l'ensemble paysager, ont parfois gommé ce potentiel par des modifications importantes du milieu. Certains terroirs notamment, par l'exposition de leurs pentes et la composition particulière de leurs sols, peuvent connaître des conditions stationnelles assez différentes de celles généralement observées dans le secteur. Sur leurs pentes exposées au sud, l'apparition d'une végétation typique de milieux secs et chauds permet l'observation d'espèces très particulières.



Les conditions climatiques globalement favorables de l'ensemble et une large étendue de sols limoneux bénéficient aux terres agricoles. Lorsque l'épaisseur des limons se réduit, sur les versants pentus des vallées notamment, des boisements apparaissent (Pont-à-Celles).



Les sols secs et chauds des pentes des terroirs exposées au sud sont favorables à certaines espèces méridionales, parfois invasives comme le séneçon du Cap (terroir des Piges, Charleroi).

Les paysages protégés

Bien qu'il n'existe pas actuellement de législation spécifique relative aux paysages en Wallonie, leur protection – qui constitue l'un des axes de la Convention européenne du paysage – est prise en compte ou indirectement assurée par une série d'outils comme les plans de secteur, le classement de sites présentant un intérêt patrimonial ou naturel, ou encore l'inscription au sein d'un parc naturel.

Les périmètres d'intérêt paysager du plan de secteur couvrent principalement les espaces boisés du nord-ouest et du sud-est de l'ensemble et englobent des zones de plaines alluviales (Haine et Trouille) et de plateaux agricoles (Centre).

L'ADESA (Association de Défense de l'Environnement de la Senne et de ses Affluents), chargée de mettre à jour les périmètres du plan de secteur et de sélectionner des points de vue remarquables, a déterminé de nouvelles zones intéressantes sur le plan paysager. Celles-ci complètent, principalement sur les pourtours des conurbations industrielles, les périmètres précédents, dont certains ne sont toutefois plus retenus.

Inscrits aux plans de secteurs également, les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique protègent les centres de plusieurs villes dont Mons, Binche ou Thuin, ainsi que d'anciens noyaux villageois en marge des zones de forte urbanisation. Deux cités charbonnières, celles du Grand-Hornu et de Bois-du-Luc, sont également couvertes par ce type de protection.

De nombreux éléments d'importance paysagère bénéficient du statut de site ou de monument classé : sites boisés, édifices signalant les centres urbains ou villageois (clochers, beffrois...), domaines historiques (abbayes, châteaux...) ou hérités de l'activité industrielle (terrils, vestiges de charbonnages et autres bâtiments industriels, cités ouvrières, anciennes carrières...).

Plusieurs d'entre eux sont inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco : le site des quatre ascenseurs hydrauliques de l'ancien canal du Centre, les beffrois des villes de Charleroi, Mons, Binche et Thuin, ainsi que trois anciens sites charbonniers, le Grand-Hornu, Bois-du-Luc et le Bois du Cazier. Les minières néolithiques de Spiennes – souterraines mais dont la protection s'étend aux zones agricoles en surface, dénommées « Champ à Cailloux » –, situées aux marges de l'ensemble paysager, y figurent également.

A l'exception actuellement du Bois du Cazier, ces sites et monuments sont repris dans la liste du Patrimoine exceptionnel* de Wallonie, dans laquelle figurent également la cathédrale Sainte-Waudru de Mons, les jardins suspendus de Thuin, les remparts de Binche et la collégiale Saint-Ursmer de Lobbes, marquant la silhouette de ces villes. Plusieurs bâtiments ou domaines historiques sont également concernés (abbayes d'Aulne et de Bonne-Espérance à Vellereille-les-Brayeux, château des Princes de Croÿ au Roeulx, parc et drève de Mariemont), de même que les anciennes carrières de calcaires phosphatés de la Malogne à Cuesmes, recouvertes de boisements.

D'autres sites jouant un rôle paysager significatif sont protégés en raison de l'intérêt qu'ils présentent sur le plan de la flore et de la faune, sous le statut de réserves naturelles, sites Natura 2000 ou zones d'intérêt biologique. Il s'agit principalement de zones forestières, de terrils et sites carriers abandonnés couverts de boisements et de zones humides de plaine alluviale, dont certaines résultent de l'affaissement de terrains miniers.

Enfin, le Parc naturel des Plaines de l'Escaut qui englobe les communes de Bernissart et de Péruwelz, dans la partie occidentale de la plaine alluviale de la Haine et de son versant nord boisé, fait de la préservation et de la valorisation des paysages un objectif central. Un Atlas communal du paysage des Plaines de l'Escaut, élaboré pour chacune des communes impliquées, est destiné à servir d'outil de gestion opérationnel pour les décideurs locaux et les auteurs de projet, ainsi qu'à sensibiliser le grand public aux enjeux paysagers.



L'ensemble paysager est riche en monuments et sites classés inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco. C'est le cas de l'ascenseur n° 3 et du site de l'ancien canal du Centre ci-dessus (Strépy-Bracquegnies, La Louvière). C'est aussi le cas du beffroi de la ville de Thuin ci-contre (flèche), en contrebas duquel s'étendent les jardins suspendus, classés comme site exceptionnel de Wallonie, dont on aperçoit l'étagement des murets.



Plusieurs sites semi-naturels font l'objet de mesures de protection pour en conserver la richesse de la flore et de la faune. Les sites Natura 2000 couvrent notamment des zones humides de la plaine alluviale de la Trouille (à gauche). Les réserves naturelles intègrent notamment les marais d'Hensies, résultant d'affaissements miniers (à droite).

La mise en place des paysages de la Haine et de la Sambre

Ce chapitre s'appuie sur la première partie de l'Atlas, intitulée « Les paysages de Wallonie ». Plutôt que de reconstituer l'histoire de l'ensemble de la Haine et de la Sambre, il s'agit de déterminer comment, pourquoi et dans quelle mesure le passé a imprimé sa marque sur les paysages actuels.

Les processus de création et d'évolution des entités urbaines et industrielles caractéristiques d'une grande partie de l'ensemble font l'objet d'une attention particulière.

Un premier maillage routier hérité de l'époque romaine

L'occupation humaine est établie dès la préhistoire. Les puits d'extraction de silex de Spiennes – et les échanges commerciaux qui en découlent – le démontrent. Ces exploitations, préservées mais invisibles, n'influencent guère le paysage si ce n'est à travers les nombreux déchets de taille qui jonchent les champs des environs.

Les premières traces paysagères bien visibles d'une occupation humaine remontent à la période romaine : trois tronçons de chaussée romaine traversent l'ensemble. Ces voies partent de Bavay (situé juste au sud de l'ensemble) sous forme d'un réseau étoilé. La plus importante route, qui relie Bavay à Tongres (implantation sud-ouest – nord-est), fut vraisemblablement créée sous Auguste. Les autres tronçons plus modestes et orientés nord-sud joignent Bavay à Asse et Bavay à Blicquy.

Maillon du réseau routier principal qui dessert tout l'empire, la chaussée romaine a un but à la fois militaire et administratif. Elle assure le transport des armées mais aussi celui des marchandises, du ravitaillement ou encore du courrier.

L'utilisation quasi continue de ces chaussées au cours des siècles a permis de maintenir l'essentiel de leur tracé, qui se distingue par son caractère rectiligne. Elles apparaissent aujourd'hui sous différentes formes : route nationale, chemin de terre ou pavé... Divers toponymes permettent encore de les repérer, notamment celui de « Chaussée Brunehaut », du nom de cette reine mérovingienne d'Austrasie (534-613) à qui les traditions médiévales ont attribué les chaussées.

La ligne droite est généralement caractéristique des voies romaines, lorsque le permet la topographie. A Gouy-lez-Piéton, son tracé épouse la ligne de crête et permet des vues longues sur les environs.



D'autres éléments plus ponctuels persistent également à proximité : quelques rares tumulus ont été identifiés et un relais routier, similaire à ceux de Liberchies, Tavieres ou Braives répertoriés dans l'ensemble paysager des Plateaux brabançon et hesbignon, est aussi présent à Waudrez. Ici et là ont été préservés des tronçons de diverticulum, axes secondaires s'embranchant sur les chaussées romaines principales.

L'époque romaine est aussi l'occasion de défrichements souvent importants dans les environs des chaussées. Une partie significative de l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre semble déjà déboisée à l'époque. La forêt recule au profit de l'agriculture.

Une influence monastique continue jusqu'au 18^e siècle

Phénomène capital de l'époque mérovingienne, l'évangélisation de nos régions commence dès le Bas-Empire à partir de Cologne et de Trèves. Il faut néanmoins attendre la seconde moitié du 7^e siècle pour voir se concrétiser une série de fondations monastiques dans les vallées de la Haine et de la Sambre. Ces établissements bénéficient de donations, du souverain ou de l'aristocratie, qui leur permettent de se développer.

L'essor démographique constaté pour la seconde moitié du 6^e siècle et le 7^e siècle, dans le bassin de la Haine notamment, y serait lié.

Les pôles d'attraction religieuse sont, quoiqu'il en soit, des lieux de passage importants. Ils sont propices aux échanges et à la redistribution de marchandises. Le rôle de certains d'entre eux a pu être mis en exergue dans l'apparition progressive d'agglomérations nouvelles à leur proximité. C'est le cas des établissements religieux créés par Sainte-Waudru à Mons, par Saint-Ghislain à l'endroit du même nom, par Saint-Landelin à Aulne et Lobbes.

Bien qu'il ne faille pas exagérer leur influence dans ce domaine, les fondations monastiques sont également à la base du défrichement et de la mise en culture d'importantes étendues forestières.

Au fil du temps, les quelques établissements religieux étendent leur influence sur le territoire – ils y ont de nombreux biens (seigneuries, terres, bois, fermes...) – tandis que de nouvelles fondations monastiques ont encore lieu.



Au 19^e siècle, la voie ferrée a transformé considérablement le fond de vallée et mené à la disparition d'une partie des ruines de l'abbaye de Lobbes. Quelques éléments ont néanmoins été préservés, que l'on peut entreapercevoir dans le paysage depuis le pied de la collégiale : la brasserie, la ferme, la grange (1) et les communs (2), actuelle clinique Saint-Joseph. La muraille de l'enclos (3) et la Portelette (4), situés plus au nord (à droite sur la photo), sont masquées par la végétation.

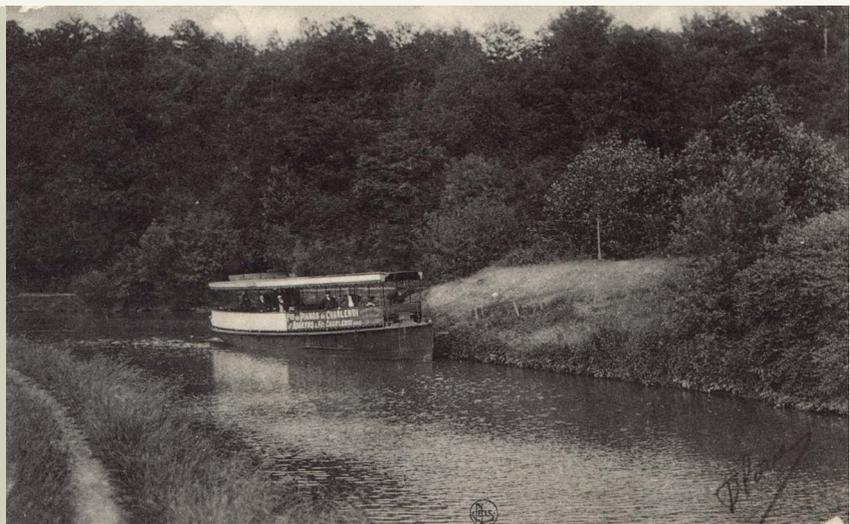
Le 18^e siècle amène de profondes modifications. Après les premières atteintes au pouvoir de ces établissements religieux suite aux efforts de sécularisation de Joseph II, la Révolution française a raison de leur emprise sur le territoire. Les institutions sont démantelées en 1796 et vendues comme biens publics – à l’exception des bois qui restent propriété nationale – essentiellement à des membres de la bourgeoisie belge et française, pour qui il s’agit d’un bon investissement. Certains bâtiments sont réaffectés à l’industrie. A Oignies par exemple, une manufacture de glaces s’installe, en 1837, dans des bâtiments de l’ancien prieuré de Saint-Nicolas et une partie des dépendances conventuelles est transformée en logements pour les ouvriers.

L’abbaye d’Aulne et dans une moindre mesure l’abbaye de Lobbes, incendiées par les troupes françaises en 1794, sont des cas particuliers. Leurs ruines trouvent un nouveau sens dans le courant du 19^e siècle à travers l’esthétique du pittoresque. Devenues curiosités et admirées par les artistes et les touristes, ces ruines contribuent à faire de la vallée de la Sambre et de la bande boisée située au sud de Charleroi un lieu de plaisance, rapidement intégré dans le concept d’Ardenne touristique qui se développe à partir de 1850.

Source : Carte postale, « Abbaye d’Aulne. Arrivée du bateau-mouche », Ed. Nels, Bruxelles, série 52, n°27 (date de circulation illisible).

© Thill-Nels / Droits SOFAM - Belgique.

Au début du 20^e siècle, un bateau-mouche remonte la Sambre à la bonne saison depuis Charleroi ou Marchienne vers l’abbaye d’Aulne et Thuin pour le plaisir des plaisanciers et des excursionnistes.



Origines et développements urbains au Moyen Âge : un réseau de petites villes

Le phénomène urbain médiéval, et tout particulièrement celui de l’espace étudié, a été et reste encore de nos jours un sujet débattu par les historiens. Cette situation est liée à la rareté des sources disponibles mais aussi à la difficulté qu’il y a à définir la notion de « ville » pour cette période. De manière générale, la ville médiévale se distingue de l’espace qui l’environne par la combinaison d’éléments économique, administratif, judiciaire, démographique, mais aussi par l’existence d’une franchise, d’une enceinte... Elle est également un lieu d’échange, un centre de production.

Précisons que l’ancien Comté de Hainaut a longtemps été présenté par les historiens comme une zone où le phénomène urbain a été non seulement tardif au regard des autres régions (Flandre, Brabant) mais aussi d’une importance limitée. Le propos a, au cours des trente dernières années, été largement revu et nuancé, l’historiographie mettant aujourd’hui plutôt l’accent sur les particularités du phénomène dans l’espace étudié.

Plusieurs entités politiques se partagent l’espace de la Haine et de la Sambre : le Comté de Hainaut (Mons, Binche, Saint-Ghislain, Le Roeulx), la Principauté de Liège (Thuin) mais aussi le Duché de Brabant et le Comté de Namur. Ce contexte

politique justifie partiellement certaines créations urbaines et surtout l'élévation de fortifications. Celles-ci sont constituées au départ de fossés, de talus, de palissades, puis remplacées par de la pierre à partir du 13^e siècle. Outre l'aspect défensif, les murailles affirment aussi un statut juridique face au pays environnant.

Mons et Binche, anciens centres domaniaux, deviennent des villes dans le courant du 12^e et du 13^e siècles dans le cadre du processus de déploiement urbain observé à vaste échelle dans nos régions à partir du 11^e siècle.

Leur évolution est liée à une série de facteurs qui se combinent : la richesse du sol et du sous-sol, le dégagement de surplus dans l'agriculture permis par diverses innovations techniques, une certaine croissance démographique, l'éclosion et le développement d'un artisanat urbain accompagné d'exportations, une situation centrale en Europe avec diverses voies de communication mais aussi et surtout une population ayant exploité ce potentiel favorable.

Ville la plus importante de l'espace étudié au Moyen Âge, Mons connaît une croissance assez rapide. Elle est la capitale administrative et politique du Comté de Hainaut mais aussi une place de commerce. Son espace urbain se construit en partie autour de sa fonction de marché. Une approche comparative place Mons au milieu du 13^e siècle sur le même pied que des villes telles que Huy, Namur ou Dinant mais en deçà de Liège ou Tournai. La genèse de Binche est contemporaine de celle de Mons mais cette ville n'atteindra pas la même ampleur. Le poids urbain véritable du Comté de Hainaut à cette période semble plutôt se situer en dehors de l'ensemble paysager, à Maubeuge et Valenciennes.



Source : J.M. Duvosquel (1988). *Albums de Croÿ*, t. XXIV, Bruxelles, Crédit communal, planche 13.

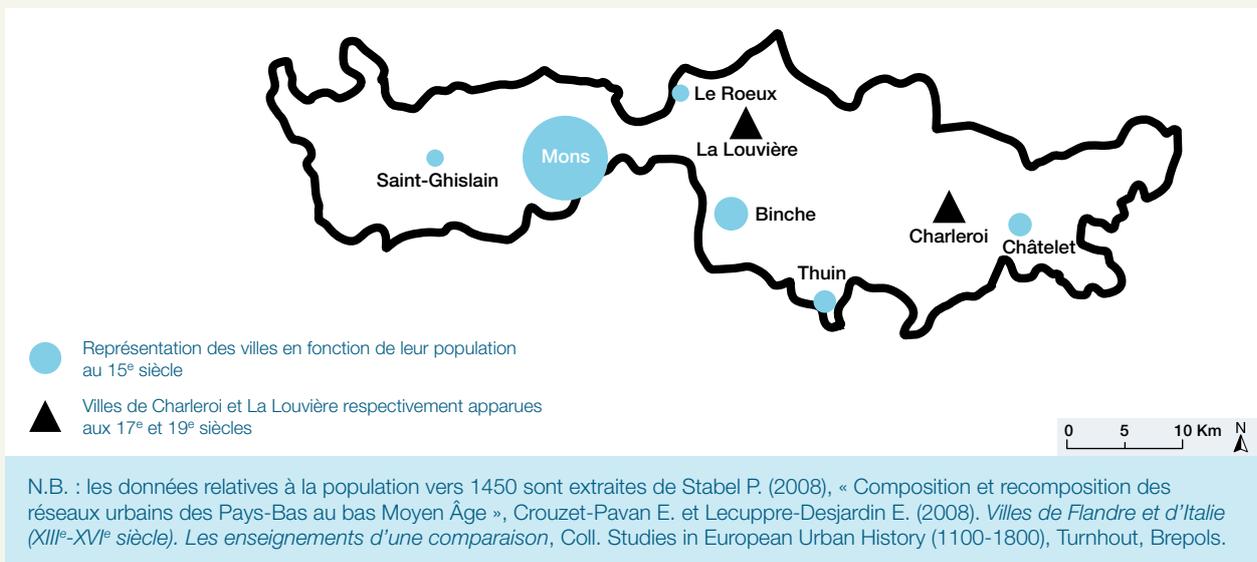
La représentation de Thuin dans les albums de Croÿ (16^e – début du 17^e siècles) montre la ville haute enserrée dans ses murailles et la ville basse, plus industrielle, située en dehors de celles-ci, sur la rive droite de la Sambre. On note la présence de nombreuses églises mais l'absence du beffroi qui date seulement de 1639.

Au milieu du 13^e siècle, la ville de Thuin, aux confins de la Principauté de Liège, reste encore fort modeste tandis que Saint-Ghislain et Le Roeulx sont toujours des villages vivant dans le cadre seigneurial. Le processus urbain s'y déploie progressivement dans les deux siècles qui suivent. L'essor du centre marchand, qui s'était développé au pied de l'abbaye de Lobbes dans la seconde moitié du 11^e siècle, est quant à lui stoppé.

Les 14^e et 15^e siècles constituent une période de profonds changements sociétaux qui trouvent notamment leur origine dans un important repli démographique dû aux famines et aux épidémies ainsi que dans les transformations des activités écono-

miques et des flux commerciaux. La période se caractérise aussi par des conflits entre les villes et leur souverain mais aussi entre les habitants. Néanmoins, les villes répertoriées au sein de l'ensemble paysager, comme la plupart des villes de taille relativement modeste, semblent résister relativement bien à cette période de crise et à ces conflits, voire à s'en préserver.

L'architecture civile s'y développe comme ailleurs à l'époque. On construit un hôtel de ville, une rue centrale, une grand-place, des halles, une fontaine... Les silhouettes urbaines, intérieures aux enceintes et qui sont aujourd'hui familières, se fixent durant cette période.



Troubles politiques et création de Charleroi (16^e - 17^e siècles)

Durant la période moderne, plusieurs crises politiques majeures secouent la région et jouent également un rôle, direct (destructions consécutives aux combats par exemple, suivies dans certains cas de reconstructions) ou indirect (au niveau économique notamment), dans le façonnement du paysage actuel.

L'unité, établie par le rassemblement des anciennes principautés médiévales dans l'Etat bourguignon dans le courant du 15^e siècle, est considérablement mise à mal par les conflits religieux et la scission en deux entités politiques distinctes qui en a découlé : les Provinces-Unies au caractère protestant plus poussé au nord (qui correspondent plus ou moins aux Pays-Bas actuels) et les Pays-Bas à dominante catholique au sud (qui rassemblent l'essentiel de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg actuels ainsi qu'une portion du nord de la France à l'exception de la Principauté de Liège). Les protestants, bien présents dans le Hainaut, s'exilent pour la plupart. Demeurent néanmoins des poches où cette religion reste vivace, comme dans la région de Dour. Quelques éléments architecturaux isolés (des temples notamment) témoignent directement de cette présence, qui a perduré jusqu'à nos jours.

De nombreux désaccords dressent également l'un contre l'autre les Pays-Bas et la Principauté de Liège, qui reste indépendante jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. On observe, à l'est essentiellement, une profonde imbrication des territoires de l'un et l'autre. Cette situation est à l'origine de conflits au niveau politique mais aussi et surtout sur un plan douanier, et par conséquent économique.

Enfin, durant cette même période, les Pays-Bas et tout particulièrement la région étudiée deviennent aussi le champ de bataille des nombreux conflits qui opposent l'Espagne à la France. Les destructions et les pillages sont nombreux. La frontière est modifiée à plusieurs reprises suite aux différentes pertes de territoire, le plus souvent au profit de la France. La forteresse de Charleroi est édifiée par l'Espagne à partir de 1666 pour contenir les troupes françaises et de manière générale, les enceintes gagnent en largeur dans les villes dont les fonctions militaires sont confirmées.



Source : plan en relief de la forteresse de Charleroi au 1/600, Palais des Beaux-Arts de Lille, dépôt du musée des Plans-reliefs, Paris, inv. D.2004.1.18.

Commencée par l'autorité espagnole en 1666, la forteresse de Charleroi passe rapidement aux mains de son ennemi français. A la demande de Louis XIV qui souhaite également en faire une ville, Vauban élargit et transforme la forteresse en y intégrant la Sambre et les espaces occupés par les actuelles ville basse et entre-ville, comme le montre le plan en relief ci-contre (1696).

Les fondements d'un paysage industriel (13^e - 17^e siècles)

Si c'est surtout à partir de la révolution industrielle que le paysage de l'ensemble de la Haine et de la Sambre connaîtra ses plus importants bouleversements, certaines de ses caractéristiques dans le domaine industriel ont cependant une origine beaucoup plus ancienne.

L'exploitation de la houille y remonte au Moyen Âge. On extrait le charbon de terre dans les trois bassins (Borinage, Centre et Pays de Charleroi) d'abord à ciel ouvert puis assez vite par l'intermédiaire de puits. Les exploitations restent néanmoins très longtemps contraintes par le problème de l'exhaure*. Une solution réellement efficace ne lui sera trouvée qu'au 19^e siècle même si des améliorations apparaissent au fil du temps. Les charbonnages sont donc, tout au long de cette période, des établissements relativement modestes, le plus souvent exploités en groupe car les investissements et les risques sont importants.

L'écheveau politique qui caractérise la période constitue aussi une contrainte supplémentaire pour les exploitants, surtout dans le Pays de Charleroi. Des droits miniers coutumiers différents sont développés : le droit de concession ou d'exploitation du sous-sol est détenu par les seigneurs justiciers dans le Hainaut, par les propriétaires fonciers à Liège.

Le charbon est au départ destiné à la consommation domestique, à l'exportation mais aussi à l'alimentation des forges des cloutiers et des maréchaux. Ses liens fondamentaux avec les autres secteurs industriels (verrière, sidérurgie...) se développent dans la région – surtout à Charleroi et dans ses environs – plus tardivement : la houille n'est utilisée par la verrerie que dans la seconde moitié du 17^e siècle et reste inadaptée pour la sidérurgie jusqu'au 18^e siècle.



Sources : Carte de Ferraris, Charleroi 81 (1777), Bibliothèque royale de Belgique, Bruxelles et IGN-Bruxelles (extrait de la carte 1/50 000).

L'enchevêtrement actuel du réseau viarie et l'éparpillement des centres dans les communes situées au nord de Charleroi (Gilly, Lodelinsart...) s'expliquent en partie par les premières formes, artisanales, d'exploitation du charbon comme le montre ci-dessus la carte de Ferraris. Une série de chaussées (Gilly – Lodelinsart en 1763, Gilly – Châtelineau en 1768, Charleroi – Gilly – Sombreffe en 1786) visant à faciliter le transport de la houille sont ouvertes dans la seconde moitié du 18^e siècle. A la fin de l'Ancien Régime, les régions de Charleroi et du Borinage sont avec Liège-Verviers et Namur les seules à bénéficier d'un réseau de chemins modernes. Ceux-ci ont été créés tant par les Etats provinciaux ou les villages que par les sociétés charbonnières elles-mêmes.

Bien que les 16^e et 17^e siècles soient chaotiques au niveau politique mais aussi économique, certains types d'établissements industriels (verrerie, clouterie) s'inscrivent progressivement dans le paysage de l'est de l'ensemble, aux côtés de l'exploitation houillère, tirant parti de certaines circonstances ou opportunités.

Charleroi, qui bénéficie de l'appui des autorités, obtient une série d'avantages fiscaux et d'exonérations douanières. La ville constitue ainsi dès la fin du 17^e siècle un nouveau pôle de croissance au sein de l'espace économique wallon. La clouterie et la verrerie, déjà préalablement présentes dans la région, connaissent de nouveaux et significatifs développements à partir de cette période. La clouterie carolorégienne concurrence peu à peu celle de Liège et participe au soutien de la métallurgie de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Châtelet occupait jusqu'alors une place économique prépondérante dans cette partie de l'ensemble. La ville, faisant partie de la Principauté de Liège, s'était dotée de remparts dans le courant du 16^e siècle pour se protéger des conflits répétés et avait vu sa population croître. Elle va néanmoins rapidement céder son rôle comme centre de décision à la nouvelle ville de Charleroi. Cette dernière remplace également progressivement Namur comme métropole régionale dans la première moitié du 18^e siècle.

Les mutations du 18^e siècle

Le 18^e siècle annonce une série de mutations fondamentales en maturation depuis le siècle qui précède. Les premières accélérations du développement économique dans l'ensemble de la Haine et de la Sambre dans le contexte de la révolution industrielle résultent de la combinaison de plusieurs facteurs. On peut relever l'adoption plus ou moins rapide de diverses innovations techniques au sein des établissements industriels – notamment la pompe à feu – et de manière générale le début de mécanisation des processus d'extraction ou de fabrication. Autre fait marquant, la modification progressive des profils financiers des entreprises (concentration) et des entrepreneurs est engendrée par la nécessité d'investissements plus importants pour financer les évolutions techniques. Enfin, une politique de développement du réseau routier, venant compléter la présence de voies d'eau navigables, est soutenue par le régime autrichien.

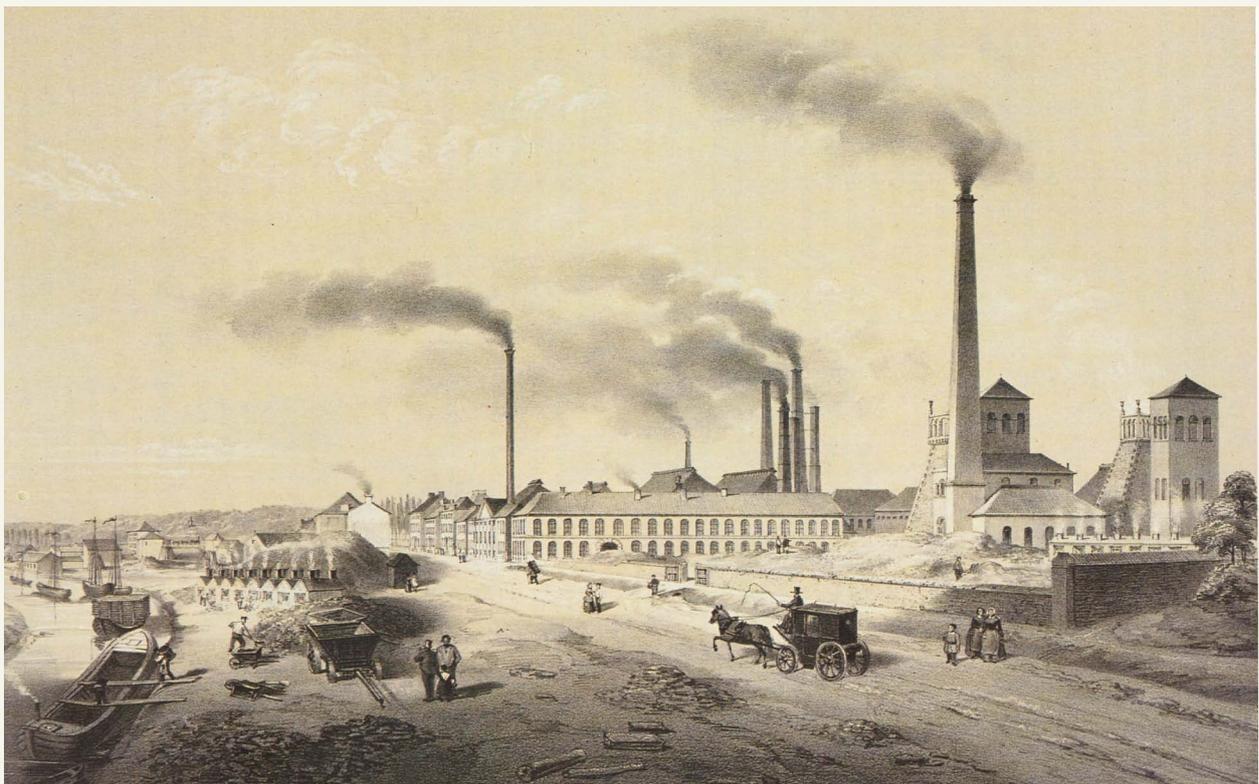
Les campagnes voient aussi évoluer leur physionomie et contribuent au développement de l'industrie, parfois à leurs dépens. Les difficultés considérables rencontrées, durant cette période, par les communautés rurales pour faire face aux réquisitions et impôts divers les amènent à emprunter à la bourgeoisie un argent souvent remboursé par la cession des communaux. La mobilité foncière de la campagne permet à cette même bourgeoisie d'acheter, à bas prix lors des crises, des terres et des maisons. Ces différents investissements, gérés avec une plus grande efficacité que par les précédents propriétaires, servent alors de garantie et de levier pour l'industrie. La bourgeoisie en reprenant des seigneuries parfois entières s'inscrit ainsi dans le tissu rural et bénéficie du prestige qui est attaché à ces domaines. Dans le même contexte, certains châteaux font l'objet de transformations tandis que de nouvelles constructions voient le jour.

Le 18^e siècle est aussi caractérisé par un nouveau mouvement de déboisement d'envergure, lié au développement de certaines industries. Cette exploitation des massifs, également victimes d'un excès des droits d'usage, se poursuit dans le courant du 19^e siècle, notamment pour favoriser l'exploitation de la houille.

L'essor industriel, la densité du réseau de transport et les transformations urbaines du 19^e siècle

Après le flottement engendré par les changements successifs de régime de la fin du 18^e et du début du 19^e siècles, l'industrie connaît, avec l'indépendance de la Belgique, une expansion considérable – malgré des nuances sectorielles et/ou conjoncturelles – qui fait de la région de la Haine et de la Sambre, avec celle de Liège, l'un des poumons économiques du pays.

Trois bassins, qui se sont dessinés au fil du temps, se distinguent. La région de Charleroi et, dans une moindre mesure, celle du Centre se caractérisent par la consolidation d'une filière complète allant du charbon aux constructions métalliques en passant par la sidérurgie. L'industrie verrière se développe également de manière considérable à Charleroi et dans ses environs. Le Borinage, par contre, qui destine son charbon surtout à la consommation domestique ou à l'exportation, compte peu d'industries en aval de l'exploitation de la houille. Le Centre – dont l'industrialisation un peu plus tardive a été le fruit de l'impulsion donnée par les deux autres bassins – prend véritablement son essor avec l'installation de sociétés métallurgiques nouvelles dans le troisième quart du 19^e siècle.



Source : Van Herten B. et alii (1995). *La Belgique industrielle en 1850*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, p. 146.

La gravure représente les laminoirs, hauts fourneaux, forges, fonderies et usines de la Providence à Marchienne-au-Pont. L'ensemble est rassemblé en une société anonyme fondée par la famille Puissant en 1838.

Outre l'influence potentielle d'une main-d'œuvre spécialisée difficile à déplacer, ces spécificités géographiques sont renforcées par le mouvement croissant de concentration horizontale et verticale des entreprises, déjà entamé au siècle passé mais plus fondamental encore durant cette période. D'une part, la création de sociétés anonymes permet de lever

des fonds suffisamment élevés pour mettre en œuvre des techniques plus modernes et plus performantes, ayant pour but d'améliorer la rentabilité des exploitations face à la concurrence venant de l'étranger. D'autre part, l'intégration d'entreprises diverses au sein d'un même groupe facilite les échanges, entre elles, de matières premières à des prix avantageux. Le rôle joué par une série d'acteurs dans cette évolution financière et économique (capitalistes montois au début du siècle, banques durant l'ensemble de celui-ci mais aussi investisseurs étrangers...) est crucial.

Conditionnée également par l'emploi de la machine à vapeur, qui produit de l'énergie en assez grande quantité et est donc particulièrement adaptée aux gros volumes de production, la taille des usines est importante. Tout un monde s'organise autour d'elles. Le paysage en est considérablement remodelé. Les espaces où se juxtapose et se mélange une série d'éléments se multiplient. Les fabriques, aux bâtiments nombreux et élevés, sont hérissées de cheminées et escortées – lorsqu'il s'agit de charbonnages – de châssis* à molette et de terrils en devenir. La masse de ceux-ci devient véritablement écrasante à la fin du siècle. La poussière et la fumée mais aussi le bruit accompagnent ces ensembles industriels. Un habitat ouvrier dense se tasse au pied des usines et le territoire est desservi par un réseau complexe de routes, de voies navigables et de lignes de chemin de fer. S'ajoutent encore d'autres bâtiments, notamment ceux destinés à la résidence des patrons ou des ingénieurs qui dirigent les travaux. Il s'agit le plus souvent de villas bourgeoises, voire de châteaux entourés d'un (petit) parc.

Le développement industriel considérable, auquel participe le nouveau secteur des industries chimiques vers la fin du 19^e siècle, va de pair avec le déploiement d'un réseau de transport extrêmement dense dans l'ensemble de la Haine et de la Sambre. L'un et l'autre agissent réciproquement comme facteurs de renforcement : le réseau permet de faire transiter les matières premières et d'écouler la production ; la production de matériaux, nécessaires au développement des moyens de transport en général (tant en Belgique qu'à l'étranger), stimule l'activité industrielle de l'ensemble et plus largement l'économie belge. Le boom observable dans le courant du 19^e siècle se caractérise par les grandes impulsions successives données tant par l'Etat – le rôle de facilitateur et de coordinateur lui est confié par l'idéologie libérale – que par le secteur privé (industries, banques...) aux différents types de transport, en commençant par la route, les voies d'eau puis enfin, le train. Le système mixte voulu au départ est progressivement délaissé à partir des années 1860 pour donner la préférence au rail, un choix tant économique que capitaliste, même si la voie d'eau subsiste.



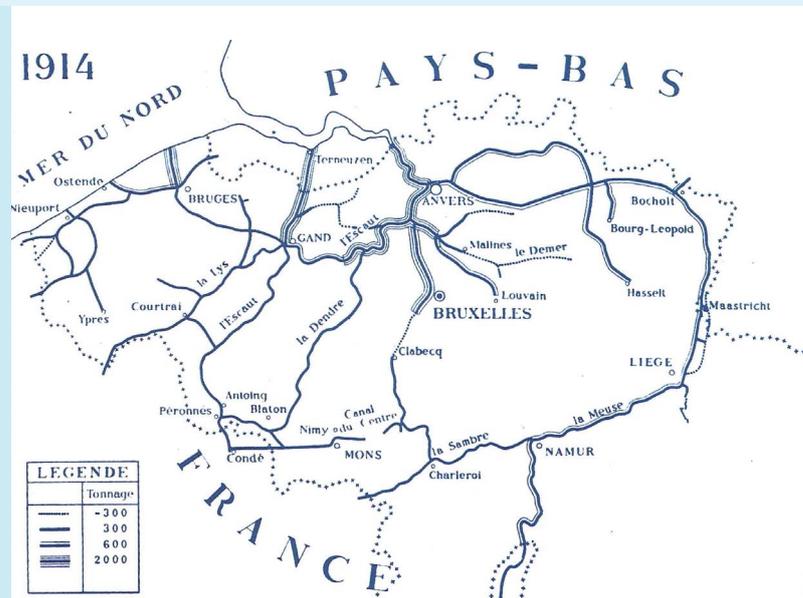
De faibles traces du réseau de chemin de fer vicinal, qui s'est considérablement développé dans l'ensemble paysager dans les dernières années du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, sont encore perceptibles ici et là : le tram est toujours en activité dans certaines communes comme Anderlues ou Charleroi mais, bien souvent, seuls les accotements élargis, investis par le parking (à droite sur la photo) rappellent que de nombreuses lignes vicinales empruntaient les rues et chaussées. Les aubettes, la plupart des câbles électriques ou des rails ont été enlevés.

La route, l'eau et le rail

Entamée sous le régime autrichien, l'extension du réseau routier stagne au début du 19^e siècle puis reprend sous Guillaume I^{er}. La Belgique nouvelle poursuit la densification de la grande voirie et développe également les chemins vicinaux. Les industries, les communes ou encore certaines sociétés financières y participent par le biais de concessions. Mais dès 1850, il faut compter avec la concurrence du chemin de fer qui entraîne une stabilisation rapide du réseau de grande voirie dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre. Cependant, des chaussées permettant de relier les villages au chemin de fer continuent d'être créées. L'invention et la diffusion des véhicules équipés de moteur à combustion renverse la tendance à partir de l'extrême fin du 19^e siècle.

Source : Willems G. (1955). « Le réseau des voies navigables belges. Son passé, son avenir », *Revue de la navigation intérieure et rhénane*, 25 juillet 1955, p. 467.

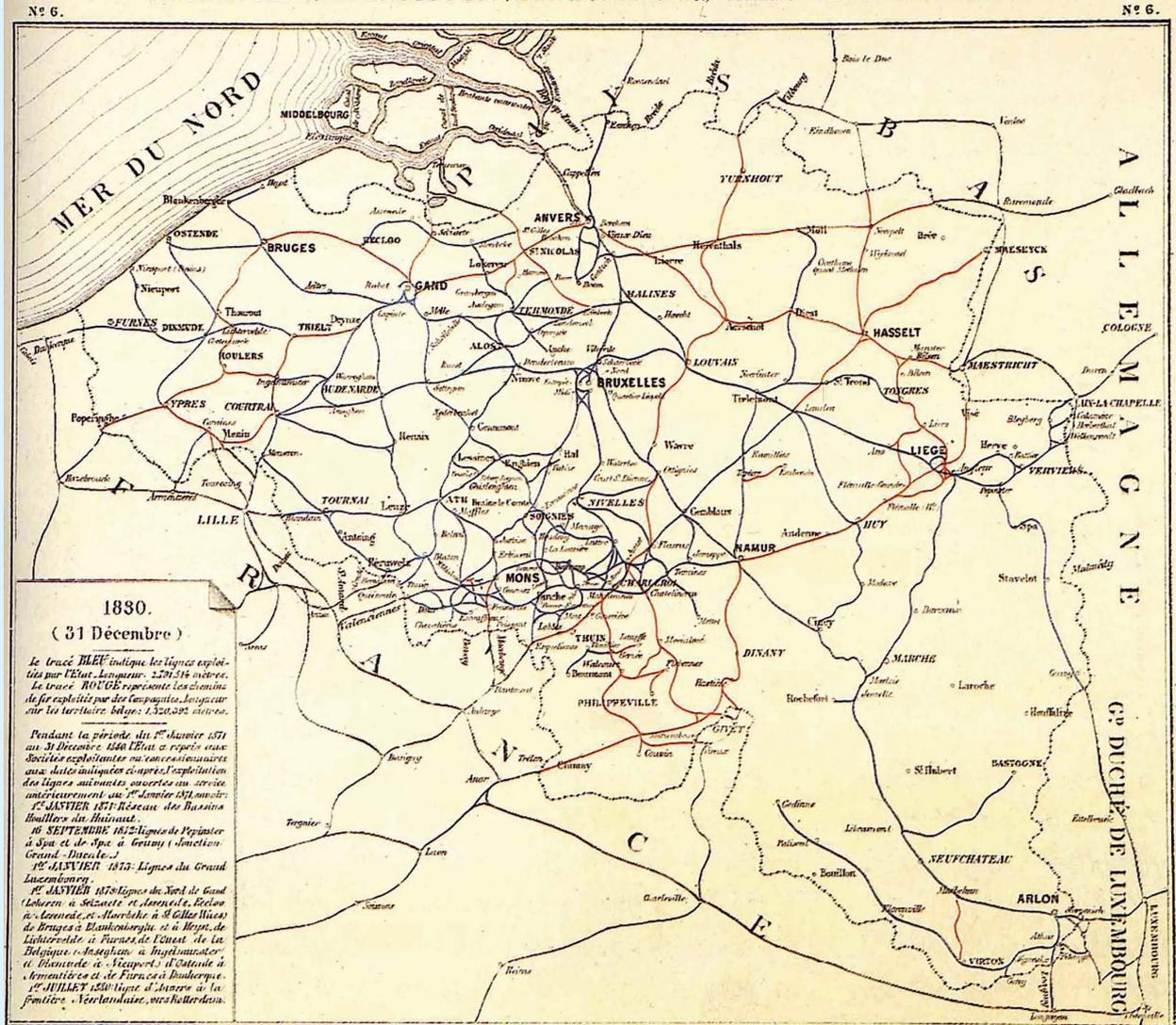
Les gabarits au début du 19^e siècle – on navigue sur des baquets pouvant supporter 70 tonnes – sont modestes mais constituent une avancée par rapport à la route. Une première augmentation du tonnage (300 tonnes) dans la deuxième moitié du 19^e siècle est imposée du fait du développement économique et de la concurrence du chemin de fer. Elle nécessite la rectification de certains tracés et l'adaptation des écluses. Le passage au gabarit de 1 350 tonnes n'a lieu qu'après la Seconde Guerre mondiale bien qu'il soit réclamé dès les années 1930 par les industriels qui redoutent la concurrence du canal Albert (2 000 tonnes) et sont confrontés aux difficultés liées à la crise de 1929 (premières délocalisations, cherté du chemin de fer).



Parallèlement au réseau routier, les voies d'eau se multiplient. Les régimes français et hollandais lancent une première vague de travaux dont certains ne sont achevés qu'après l'indépendance : construction des canaux de Mons – Condé (inauguré en 1814), de Pommeroeul – Antoin (ouvert en 1827 et seulement très partiellement dans l'ensemble), de Charleroi – Bruxelles (entamé en 1826) et canalisation de la Sambre (à partir de 1825). La région du Centre est reliée au canal de Charleroi en 1839 mais la voie d'eau entre ce dernier et Mons n'est entièrement terminée qu'en 1917, suite aux problèmes techniques constitués par le franchissement du seuil entre les bassins de la Haine et de la Sambre.

Le rail apparaît dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre avant l'ouverture de la première ligne officielle qui relie Bruxelles à Malines en 1835 : le charbonnage du Grand-Hornu l'installe dès 1830 pour faciliter ses transports internes. Son exemple inspire d'autres entreprises. L'innovation ne se fait pas sans heurts car les ouvriers craignent la perte de leur emploi. Dans les années qui suivent, les lignes installées par les industries ont avant tout pour but de raccorder les houillères aux voies d'eau.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER (ÉTAT & COMPAGNIES.) Situation au 31 Décembre 1880.



Source : Ministère des Travaux publics (1880). Album du développement progressif du réseau des routes, des voies navigables et des chemins de fer de 1830 à 1880, Bruxelles.

La carte du réseau de chemin de fer en 1880 montre bien la densité toute particulière des lignes et leur complexité dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre.

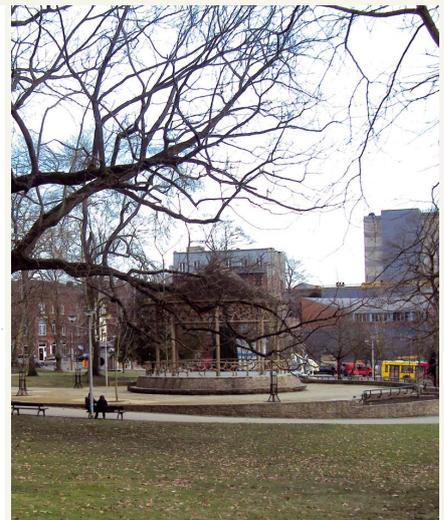
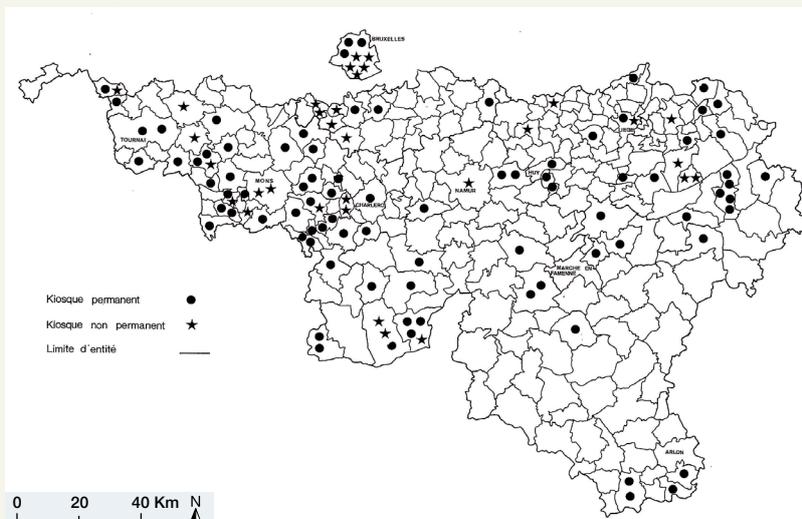
La première ligne officielle dans l'ensemble paysager est celle qui relie Bruxelles à la frontière française, terminée en 1842. Peu après, les créations de lignes se multiplient, encouragées par le système de concessions accordées par l'Etat, motivées par le profit et la concurrence et sans réelle vision d'ensemble. La région devient rapidement la mieux irriguée de Wallonie. Le rachat des lignes par l'Etat et la fusion des concessions à partir des années 1870 amènent une plus grande homogénéité du réseau.

Outre son rôle dans le transport des matières premières et des produits des usines, le chemin de fer a également exercé une influence sur la structuration de l'habitat : à partir de 1869, l'instauration des abonnements ouvriers permet une plus grande mobilité des travailleurs qui peuvent associer leur activité dans les fabriques ou les carrières à un domicile à la campagne et à une activité secondaire agricole.

D'importants bouleversements affectent le paysage urbain dans le courant du 19^e siècle. Certaines villes connaissent encore une nouvelle vague de fortifications durant la période hollandaise (c'est par exemple le cas à Charleroi et à Mons) mais la seconde moitié du 19^e siècle amène un démantèlement définitif des ouvrages militaires. Si certaines enceintes sont préservées et peuvent encore être observées aujourd'hui, comme celle de Binche, d'autres sont démolies.

De nouvelles formes d'aménagement urbain sont pilotées et déployées par la bourgeoisie aux commandes de l'Etat. Le centre ancien des villes fait l'objet de profondes transformations. On réalise de grandes percées, tandis que les canaux et les rivières sont couverts ou remplacés par des égouts. La place libérée par les enceintes permet le tracé de boulevards de promenade. Les villes qui s'étendaient rarement au-delà des limites historiques jusqu'au milieu du 19^e siècle voient se développer des faubourgs aisés aux rues larges et aérées, au plan plus géométrique. Des parcs, généralement à l'anglaise, sont aussi créés.

Au-delà de la volonté hygiéniste, les raisons des aménagements sont aussi politiques. La bourgeoisie voit là un moyen d'exprimer sa réussite économique mais aussi le progrès et la modernité. Le cœur des villes devient l'un des lieux-relais pour la construction d'une identité belge et l'affirmation de la puissance de la nation. Statues, fontaines fleurissent ici et là, dans la seconde moitié du 19^e siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale.



Source : Harlez de Deulin N. (1992). *Les kiosques à musique*, Coll. Héritages de Wallonie, MRW - Ed. du Perron, Allier-Liège, p. 101.
© ASBL Qualité-Village-Wallonie.

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre compte la plus grande concentration de kiosques à musique en Wallonie. Construits à partir de la seconde moitié du 19^e siècle, ils sont à la fois un lieu de convergence de la communauté qui s'est prise d'un engouement pour les prestations musicales en plein air, le témoin d'une vie associative active et un support aux manifestations patriotiques. Dans les régions industrialisées, le kiosque est plus souvent un outil pour développer mais aussi pour encadrer les loisirs des ouvriers (fanfares, harmonies...). Certains sont d'ailleurs construits par les patrons.

La création de la ville de La Louvière remonte à la seconde moitié du 19^e siècle. L'ouverture de plusieurs voies de communication (embranchement du canal Charleroi – Bruxelles, ligne de chemin de fer Mons – La Louvière – Manage) à proximité du petit hameau de La Louvière, dépendant alors de la commune de Saint-Vaast, constitue une opportunité pour de nombreuses entreprises. Leur implantation, leur développement économique et la croissance démographique qui en résulte entraînent l'établissement de La Louvière en commune autonome.

Du logement ouvrier...

Le déploiement de l'industrie (charbonnages, sidérurgie, verreries, carrières...) est indissociablement lié à la multiplication de l'habitat ouvrier dans ses plus proches environs. Cette proximité est imposée par la longueur des journées de travail et les déplacements à pied mais aussi encouragée par le patronat qui souhaite garder à l'oeil sa main-d'œuvre.

Dans le courant du 19^e siècle, le meilleur et le pire se côtoient en cette matière, qui dépend au départ essentiellement de l'initiative privée, de personnes désireuses de rentabiliser leur propriété foncière. Un grand désordre urbanistique se développe en dehors de tout cadre, fait de conurbations mal structurées, tandis que les quartiers populaires et les faubourgs proches des ateliers se densifient de manière considérable. A certains endroits, les espaces ouverts et les jardins en intérieur d'îlots disparaissent.

Aux côtés de cette masse indistincte de rues, de ruelles, de passages bordés de petites maisons le plus souvent insalubres, des projets sont élaborés par quelques patrons pour mettre à disposition de leurs ouvriers un logement convenable. Les sites du Grand-Hornu (pour le Couchant de Mons) et de Bois-du-Luc (dans le bassin du Centre) constituent deux exemples monumentaux de cette volonté mue par un objectif philanthropique et disciplinaire. Les ensembles dédiés à l'habitat sont complétés par des équipements collectifs (école, salle des fêtes...).



A Bois-du-Luc, aux 166 logements organisés en carrés s'ajoutent une école, des magasins et un établissement hospitalier.

D'autres réalisations plus modestes voient aussi le jour comme la cité de l'Olive pour les charbonnages de Mariemont-Bascoup ou les logements construits par Boch à La Louvière. Cette démarche reste néanmoins marginale et se raréfie encore dans la seconde moitié du 19^e siècle, sous l'influence du libéralisme économique puis de la crise. Durant cette période, quelques projets similaires sont pourtant menés à bien à l'initiative de bureaux de bienfaisance communaux ou de sociétés anonymes.



Le mouvement coopératif qui se développe dans le dernier quart du 19^e siècle et constitue l'un des piliers du mouvement ouvrier a pour objectif de court-circuiter le commerce classique en fournissant aux ouvriers des produits de bonne qualité à bas prix. Il prend son envol avec la boulangerie et réinvestit ses bénéfices en créant d'autres commerces (pharmacies, boucheries...) mais aussi des structures visant à diffuser le message socialiste (journaux, maisons du peuple). Plusieurs témoins de ce mouvement sont encore visibles, dont certains sont particulièrement recherchés au niveau architectural. A gauche, la maison du peuple de Pâturages, inspirée par l'Art nouveau est l'œuvre de l'architecte Jules Bodson. A droite, celle de Dour, de l'architecte Van Craenenbroeck, est en style Art Déco*. Elle faisait au départ partie d'un ensemble plus vaste. Toutes deux sont classées.



... au logement social

L'Etat, en retrait jusqu'alors, prend quelques années après les émeutes de 1886 les premières mesures pour améliorer la condition ouvrière et notamment favoriser l'accès à la propriété grâce à des prêts peu élevés. Une série de sociétés municipales de logements sociaux voient également le jour, à partir du début du 20^e siècle. Le modèle privilégié par les investisseurs est celui de la petite maison unifamiliale pavillonnaire* ou en alignement viaire, accompagnée de son potager. Selon le pouvoir en place, la location à bas prix ou la propriété sont encouragées.

En 1919, la création de la Société nationale des logements et habitations à bon marché, qui encadre et soutient financièrement les sociétés locales, constitue un tournant majeur. La construction de logements sociaux, situés cette fois plus à l'écart des lieux de travail, est démultipliée et encouragée par un double objectif d'hygiène et de progrès social. De nombreuses cités-jardins sont édifiées dans ce contexte dans le courant des années 1920.

Les habitations inspirées du cottage anglais ou du courant Bauhaus* s'accompagnent d'espaces verts de qualité et de zones propices à la communication sociale, tandis que la monotonie engendrée par la similitude des constructions est compensée par leur organisation dans l'espace et la séparation des circulations. La diffusion et l'adoption de modèles et de plans-types entraînent cependant une certaine uniformité à l'échelle nationale au détriment de spécificités plus locales.

A partir des années 1930, ces conceptions évoluent, notamment à cause du contexte économique. Une série de logements sociaux doivent d'ailleurs être vendus par les sociétés pour financer de nouvelles constructions. On voit se développer des cités en blocs plurifamiliaux puis plus tard en barres perpendiculaires, qui privilégient souvent le nouveau matériau qu'est le béton.

Le lent essoufflement de l'économie (première moitié du 20^e siècle)

Des changements importants se profilent à l'aube du 20^e siècle et marquent les années à venir. De manière générale, l'adoption de l'électricité dès la fin du 19^e siècle permet des productions d'un volume plus modeste et donc des usines et des fabriques aux gabarits plus petits. Le moteur à combustion libre du rail et les entreprises des nouveaux secteurs industriels peuvent donc s'implanter à distance du chemin de fer et souvent en dehors des villes où le terrain est moins cher.

Si la métallurgie et le verre maintiennent leur position, malgré quelques écueils, durant toute la première moitié du 20^e siècle, le secteur charbonnier montre quant à lui une évolution négative. Un certain déclin y est observé dès le dernier quart du 19^e siècle. Les entreprises se heurtent à la concurrence des autres charbonnages européens mais compensent la difficulté par l'expérience de leur main-d'œuvre et une modernisation continue. Après 1914, l'essor des nouveaux gisements campinois constitue un obstacle plus sérieux : les charbonnages hennuyers sont plus dispersés, produisent moins avec un nombre d'employés et d'ouvriers pourtant supérieur. Dans les années 1950, l'entente européenne qui prévoit la libre circulation du charbon sonne le glas et impose une fermeture progressive des sièges d'exploitation wallons, dont les infrastructures vieilles ne sont plus rentables.

Des paysages qui inspirent les artistes

Les paysages industriels de la Haine et de la Sambre ont été tout particulièrement mis en valeur par les artistes au cours des deux derniers siècles. Ils comptent parmi les paysages les plus représentés de la Wallonie, que ce soit à travers la peinture, la photographie, la littérature ou la lithographie. Les courants esthétiques tels que le pittoresque, le sublime ou, par la suite, l'impressionnisme et le pointillisme y ont trouvé un matériau inspirant.

« Un temps gris coupé d'éclaircies, est un bon moment pour observer ce grand mouvement de terrains couronnés de constructions industrielles ; les percées lumineuses, brouillées dans des brumes de fumées flottantes, font alors sur les points culminants des moires brillantes qui tranchent sur les masses bistrées du reste de la contrée. Une déroute de grosses fumées emplit l'horizon, amas sombre qui au soleil a des retroussis argenté : les jours gris, au contraire, toute la plaine s'ensevelit sous un plafond bas qui rase la terre. On respire une atmosphère de suie, à travers une pluie lente, éternelle, de paillettes charbonneuses qui s'abat sur les paysages, met entre les objets et les yeux un obscurcissement ; et tantôt le brouillard rampe comme une marée, tantôt se soulève ou pantelant, croule parmi la débâcle de nuages. »

Camille Lemonnier décrit ici le Pays Noir dans *La Belgique*, publiée pour la première fois en 1888. Il en donne une vision qui se rattache à l'esthétique du sublime.

« Les forges de Marchienne-au-Pont et de Mont-sur-Marchienne sont aussi remarquables. Ces vastes établissements s'élèvent au milieu d'une riante vallée, où l'on rencontre à chaque pas des sites admirables. Ici des coteaux fertiles, là un hameau pittoresquement assis sur une hauteur, plus loin un fourneau à la stature colossale, des rochers arides, des bois, frappent tour à tour le regard. Quelquefois l'horizon s'élargit et l'on suit au loin la rivière qui sillonne les prairies de ses eaux argentées. La nuit un spectacle plus imposant se présente à vos yeux : les usines s'illuminent de feux et les lueurs qu'elles projettent donnent un nouveau charme au paysage. »

Dans les *Délices de la Belgique ou description historique, pittoresque et monumentale de ce royaume*, publié en 1846, Alphonse Wauters propose plutôt une image des paysages industriels de la région de Charleroi imprégnée par le pittoresque.

Diverses logiques, qui peuvent se combiner, ont présidé au choix des paysages industriels comme sujets des représentations. Dans le courant du 19^e siècle, nombre de celles-ci expriment la richesse et le progrès, certains artistes étant d'ailleurs subsidiés par les industriels eux-mêmes. Les représentations témoignent aussi de l'esprit patriotique du temps – l'Indépendance a été proclamée peu auparavant – et participent à la construction de l'identité nationale.



Source : Constantin Meunier, *Le Pays noir*, non daté (avant 1905). Coll. Musée des Beaux-Arts de Tournai.

A la fin du 19^e et au fil du 20^e siècles, les préoccupations de certains artistes ont changé : ceux-ci font plutôt preuve d'une sensibilité sociale à travers des sujets réalistes. Leurs œuvres mettent par exemple en évidence les conditions de travail des ouvriers. Elles s'intéressent aussi, plusieurs décennies plus tard, à la déprise économique.

Parmi tous les artistes ayant travaillé sur ces paysages, citons les peintres Constantin Meunier, Eugène Boch, Pierre Paulus, Arsène Detry, les photographes Robert Melchers, Yves Auquier ou Georges Vercheval.

Plus récemment, les cinéastes Benoît Mariage (*Les convoyeurs attendent*) ou Eric-Emmanuel Schmitt (*Odette Toulemonde*) ont inscrit l'action de leur film au sein de ces paysages.

Les évolutions contemporaines

Après la Seconde Guerre mondiale, l'ensemble de la Haine et de la Sambre connaît une période de changements accélérés et notamment des difficultés économiques de plus en plus marquées. Le paysage est profondément touché par ces mutations. Certaines de ces évolutions contemporaines sont présentées ici. Elles concernent, d'une part, les villes et l'industrie et, d'autre part, le réseau de voies de communication.

Déclin industriel, crise des centres-villes, renouveau urbain...

L'évolution économique entamée durant la première moitié du 20^e siècle s'est poursuivie après 1950. Le nombre de sites charbonniers en activité est considérablement réduit et l'extraction du charbon cesse définitivement dans les années 1980, avec la fermeture du site du Roton.

La sidérurgie et les constructions métalliques connaissent à leur tour, durant cette période, des difficultés croissantes. Celles-ci sont notamment liées, dans un contexte de crise mondiale, à une concurrence de plus en plus importante de la Flandre – mieux située face à la nécessaire importation des matières premières –, à des voies de communication qui se révèlent peu adaptées à la situation et à une politique d'investissements qui privilégie la productivité plutôt que l'innovation et qui est, à terme, destructrice d'emplois. L'économie de l'ensemble de la Haine et de la Sambre s'enfonce dans la crise et les fermetures industrielles se multiplient.



A partir des années 1950, la fermeture des sites industriels entraîne la formation de friches et la multiplication des bâtiments abandonnés, à moitié effondrés ou pillés. Aujourd'hui, certaines friches ont fait l'objet d'assainissements mais d'autres sont toujours visibles. Ci-contre, les bâtiments du charbonnage du Gouffre à Châtelaineau, qui a fermé ses portes à la fin des années 1960.

Aujourd'hui encore, de nouvelles friches apparaissent, comme ci-dessous, celle de l'ancienne cokerie d'Anderlues, dont les activités ont cessé au début des années 2000.



Les villes subissent également de profondes mutations après la Seconde Guerre mondiale, notamment un processus de désurbanisation*. Les centres deviennent le pôle de concentration d'une économie de services, les logements cèdent la place aux bureaux et, de manière générale, les fonctions se différencient au sein de l'espace. Une série d'entreprises intra-urbaines ferment aussi leurs portes.

Parallèlement, le paysage urbain est considérablement bouleversé par les transformations inhérentes à la politique privilégiant l'automobile. Certains boulevards sont aménagés en voies rapides, tandis que le creusement de tunnels ou la construction de viaducs visant une circulation plus fluide et rapide dans et vers les centres détruisent certains quartiers anciens. Le tram est abandonné au profit de l'autobus.



La tour Albert, édiflée au milieu des années 1960 dans la ville basse à Charleroi (ci-contre), modifie la silhouette de la ville et marque de son empreinte le paysage intra-urbain. Elle mesure plus de quatre-vingt mètres de haut et accueille des bureaux. Les tunnels de la petite ceinture de Mons (ci-dessus) et les aménagements qui les accompagnent transforment profondément le paysage sur et depuis les boulevards.

L'exode urbain concerne surtout (mais pas uniquement) les classes moyennes et aisées qui émigrent vers la périphérie. Une grande partie de la population qui reste en ville possède un statut plus précaire. La perte de revenus qui en découle pour les administrations urbaines rend encore plus difficiles les actions visant à améliorer cet espace urbain fragilisé et dégradé. Les conditions de vie intra-urbaines s'en ressentent.



Dès la fin des années 1970 apparaissent les premiers piétonniers, qui illustrent la volonté de réappropriation d'une partie de l'espace urbain par l'homme aux dépens de la voiture. A gauche, l'espace piétonnier de la rue de Dampremy à Charleroi a été inauguré en 1977. Un autre exemple de rue piétonnière commerçante est celui de la rue de la Chaussée à Mons (à droite). Ces aménagements, destinés à stimuler l'activité des commerces et redynamiser la ville en favorisant les circulations piétonnes en journée, ont parfois comme effet pervers la désertification et une plus grande insécurité des espaces concernés après les heures de bureaux et durant la nuit. La création de zones commerciales en lisière des villes au début des années 1990 a aussi entraîné le déclin croissant des commerces des centres.

Un changement se profile à partir des années 1990. Les villes se parent de nouveaux attraits – le patrimoine, la convivialité, la mobilité – pour une partie de la population qui les avait désertées tandis que les pouvoirs publics prennent peu à peu conscience des problèmes engendrés par la périurbanisation galopante et considèrent comme nécessaires la redensification et la requalification des centres urbains et le recours à une mobilité multimodale.

L'industrie tente une reconversion dès les années 1980, dans un contexte de régionalisation croissante, en s'appuyant sur une série de sociétés d'investissements d'initiative nationale puis régionale qui mêlent le public et le privé (Sambrinvest, Borinvest...). A l'aube des années 1990, le retard accumulé au niveau économique est néanmoins suffisamment criant et ses conséquences sociales suffisamment significatives pour que le Hainaut puisse prétendre à des aides européennes destinées aux régions dont le développement est nettement inférieur à celui des autres régions européennes.



La ville de Thuin a bénéficié de fonds européens (Phasing out) et régionaux pour la remise en état des jardins suspendus situés sur la rive droite de la Biesmelle. Ces aménagements, réalisés en concertation avec la population, prévoient des cheminements, des points de vue sur les jardins mais aussi depuis ceux-ci. Le projet s'intègre dans un programme à long terme de redéploiement de l'activité économique et touristique de la ville.

Les fonds européens (Objectif 1, Phasing out Objectif 1, Urban II...) interviennent non seulement pour stimuler et encourager les entreprises, réhabiliter* les sites pollués mais aussi pour valoriser le patrimoine dans un but touristique, améliorer les infrastructures de transport ou encourager le renouveau urbain.

Reconstruire la ville sur la ville : les outils du renouveau urbain

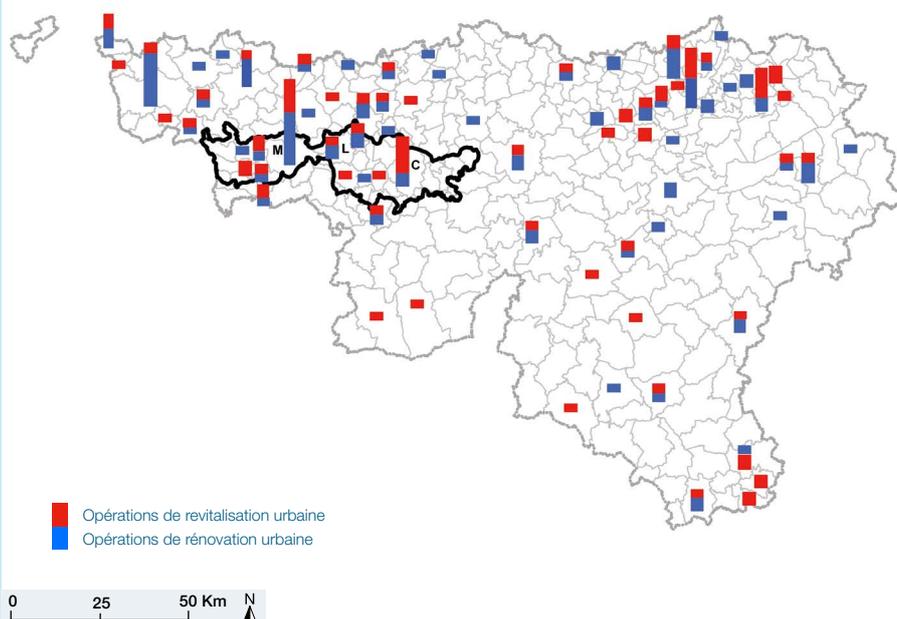


Diverses causes plus spécifiques et souvent interdépendantes peuvent être à l'origine de la dégradation et/ou de l'abandon des espaces bâtis : mauvaise gestion des propriétaires, complexité des projets à mettre en œuvre, mono-fonctionnalité des quartiers, manque d'investissements publics et privés, image négative, concentration d'une population fragilisée, rétention foncière... Leur multiplication et leur renforcement mutuel peuvent avoir un effet « boule de neige » difficile à enrayer et entraîner la désertion de centres autrefois très vivants. Concrètement, la dégradation de l'espace bâti se manifeste par l'abandon des rez-de-chaussée commerciaux, la présence d'immeubles vides ou dégradés, l'apparition de terrains vagues et de chancres là où des bâtiments ont été abattus, la division des maisons unifamiliales en plusieurs logements...

Une série d'outils ont été mis en place pour aider au renouveau urbain : des outils de type stratégique comme le schéma de structure communal*, le plan communal d'aménagement*, les zones d'initiative privilégiée (ZIP)*, le remembrement urbain*... mais aussi des outils d'aménagement plus opérationnels comme la rénovation urbaine et la revitalisation urbaine. Ces actions ne concernent pas seulement les bâtiments mais l'ensemble de l'espace-rue qui compose le paysage urbain. Pour porter leurs fruits, elles doivent s'accompagner d'une démarche globale qui prend en compte la valorisation des espaces et tous les niveaux d'acteurs concernés.

Source : CPDT (2012), sur base de données SPW, DGO4.

La carte des opérations de rénovation et revitalisation urbaines au 31 décembre 2011 montre une concentration de celles-ci dans l'ensemble de la Haine et de la Sambre. On y compte vingt-huit opérations de rénovation urbaine et vingt-trois opérations de revitalisation urbaine, mises en œuvre entre 1975 et aujourd'hui.



Définie à l'article 173 du CWATUPE, l'opération de rénovation urbaine est « une action d'aménagement globale et concertée d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres ». L'aménagement de la place du Maugrétout (à gauche) est un des éléments du projet de rénovation urbaine du centre-ville de La Louvière, programmé entre 2006 et 2015. Les transformations de la place de la Wallonie à Fontaine-l'Évêque (à droite) s'intègrent dans le cadre d'un réaménagement global du cœur historique de la ville destiné à favoriser le développement touristique et local en respectant le patrimoine.



L'opération de revitalisation urbaine a pour objectif d'associer partenaires publics et privés dans l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, y compris les fonctions de commerce et de service (CWATUPE, art. 172, §1). Le but est d'encourager, à travers des actions d'aménagement des espaces publics, l'investissement des promoteurs privés pour rendre de l'attractivité aux quartiers concernés. L'ancien site de l'arsenal de la SNCB à Pont-à-Celles a fait l'objet d'une opération de ce type, décidée en 2004. Après dépollution, le projet réalisé mixe la réaffectation* de certains bâtiments existants (à gauche), l'aménagement de la voirie et la création d'un nouveau quartier de logements (à droite).

Au-delà des interventions complexes évoquées ci-dessus, la requalification urbaine passe aussi et surtout par la gestion du bâti existant, faite de prévention et d'amélioration. Elle nécessite une bonne connaissance et une bonne compréhension des processus en cours au sein de l'espace public. Le rôle des habitants est également fondamental, qu'il se manifeste dans son appropriation de l'espace ou par sa participation aux modifications apportées à son environnement.



Les actions de réhabilitation de l'espace urbain concernent aussi l'aménagement et la sécurisation des cheminements pour les usagers faibles. Les circulations de la cité-jardin Draine à Courcelles, datant des années 1950, ont été repensées dans le cadre du Plan Mercure* : revêtements rénovés, trottoirs élargis, voirie arborée pour mieux délimiter les espaces de parkings, maîtriser la vitesse et rendre l'espace bâti plus convivial. Les venelles quadrillant le quartier ont été asphaltées et sécurisées par un nouvel éclairage permettant une utilisation aisée le jour et la nuit.

La reconversion des espaces industriels

Les opérations de réaménagement des sites d'anciennes activités économiques constituent un autre outil de régénération de l'espace. Leur champ d'action a été étendu en 2006 à toutes les activités (industries mais aussi écoles, gares, infrastructures publiques ou sportives) à l'exception du logement, lors du remplacement dans la législation de la notion de sites d'activité économique désaffectés (SAED) et de sites d'activité économique à réhabiliter (SAER) par celle de sites à réaménager (SAR)*. Ces opérations ont pour but l'assainissement, la réaffectation et la rénovation de ces sites et ainsi de pallier la déstructuration du tissu urbain et les effets négatifs qu'ils ont sur le cadre de vie.

A Monceau-sur-Sambre, le site du charbonnage de Monceau-Fontaine, dont l'exploitation s'est arrêtée au début des années 1970, a été inscrit dans un périmètre de site d'activité économique désaffecté (SAED) puis transformé en zoning d'économie sociale à la fin des années 1990.



Faisant partie intégrante de nombreux projets de reconversion des espaces industriels et de régénération urbaine, la valorisation par le tourisme a contribué à modifier le profil paysager de l'ensemble de la Haine et de la Sambre et la perception du public sur les bâtiments et les espaces concernés. Ces projets, nombreux, contribuent à intégrer les témoins du passé industriel dans la catégorie des patrimoines à préserver.



Ci-contre, le site du Crachet à Frameries, investi par le PASS (Parc d'Aventure Scientifique).

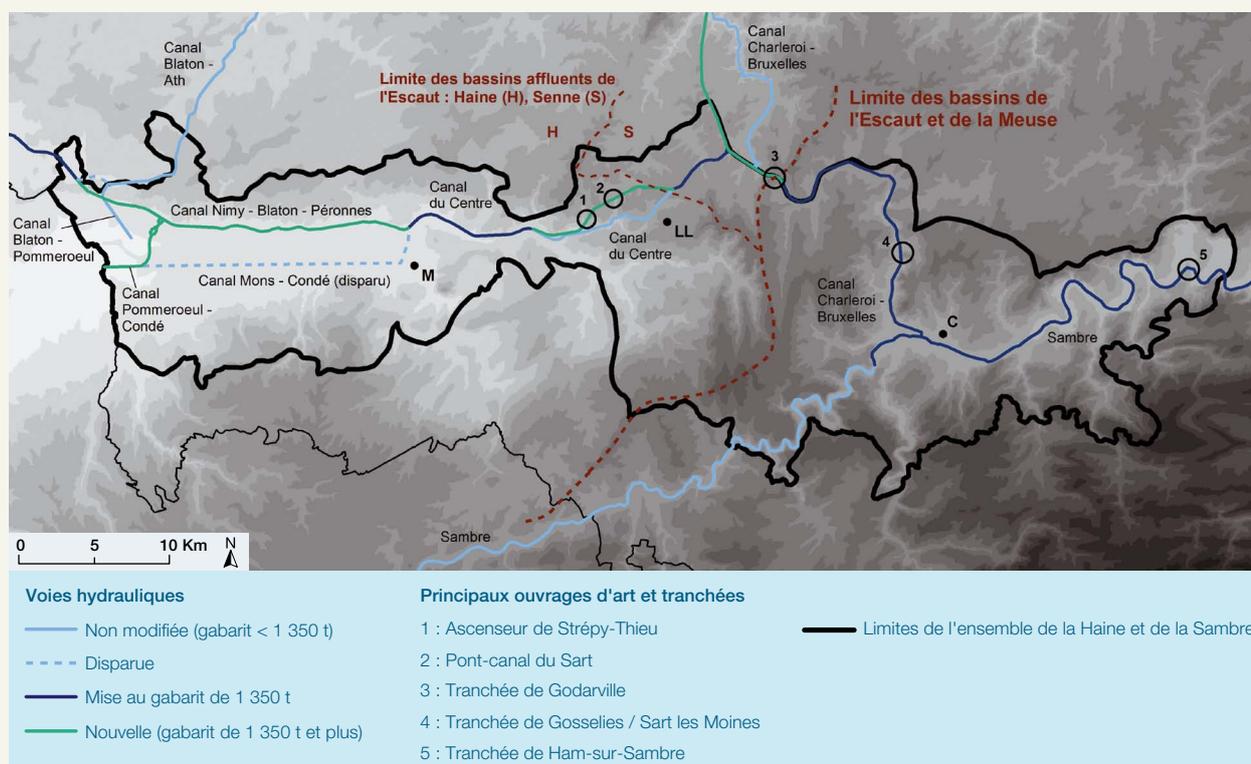
Un réseau de voies de communication profondément modifié

Éléments qui ont accompagné l'industrialisation et l'urbanisation du sillon de la Haine et de la Sambre, les voies de communication hydrauliques, ferroviaires et routières ont subi de profondes transformations du fait du déclin industriel et du développement des modes de transport et des déplacements automobiles depuis la Seconde Guerre mondiale. Plus localement, le développement des transports aériens, avec l'agrandissement du champ d'aviation de Gosselies (Brussels South – Charleroi), créé en 1919, rythme les paysages du nord de l'agglomération carolorégienne.

Des voies d'eau modernisées

Éléments paysagers linéaires ou de faibles courbes, les voies d'eau canalisées sont nombreuses au sein de l'ensemble. Elles apportent dans les espaces ruraux des coupures souvent discrètes, signalées par les rideaux d'arbres qui les bordent parfois, par une infrastructure éclusière ou un pont. Le long des chemins de halage, transformés en voies pédestres et cyclistes, se dégage une impression de quiétude, émanant du faible courant de l'eau et du rythme lent des péniches.

Dans les zones urbaines, le caractère industriel des voies d'eau s'affirme par la présence d'usines, de zones de déchargement et de bassins portuaires accueillant de nombreux bateaux.

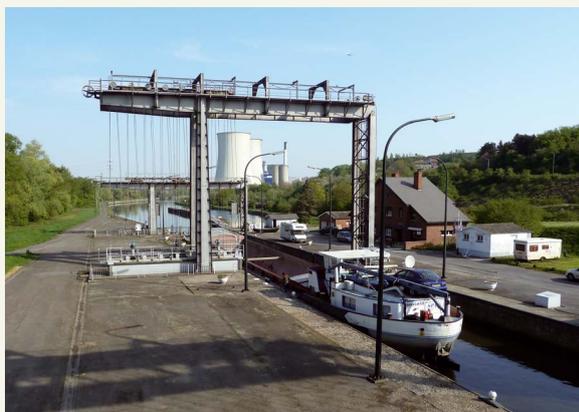


Le réseau de voies hydrauliques, déjà bien en place avant-guerre mais devenu inadapté à la circulation des chalands* modernes, a connu d'importantes transformations consécutives à sa mise au gabarit de 1 350 tonnes. Les chantiers de modernisation de la Sambre et du canal Charleroi – Bruxelles, décidés en 1947 pour relancer l'économie des bassins hennuyers, ne s'achèvent qu'une vingtaine d'années plus tard, tandis que la modernisation du tronçon Nimy – Havré du canal du Centre débute au début des années 1970.

Parallèlement à la modernisation du tracé existant, de nouvelles voies sont tracées, d'une part, pour améliorer à l'ouest la desserte vers l'Escaut (canal Nimy – Blaton – Péronnes) et vers la France (canal Pommeroeul – Condé) et d'autre part, pour contourner l'ancien canal du Centre et ses ascenseurs hydrauliques entre Havré et le canal de Charleroi – Bruxelles, après la construction de l'immense ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu et du pont-canal du Sart.

La transformation des anciennes voies d'eau entraîne des modifications paysagères parfois importantes : élargissement rognant sur les chemins de halage qui perdent leur utilité du fait de la motorisation des bateaux, rectification des sinuosités pour permettre le passage de péniches plus longues, remplacement des nombreuses écluses de taille modeste adaptées à l'ancien gabarit par un nombre réduit d'ouvrages d'art plus imposants, disparition des pont-levis et des ponts tournants, remplacement des anciens ponts en pierre ou en brique par des ouvrages de plus grandes dimensions en béton armé... Çà et là, des vestiges d'anciens bras* sinueux abandonnés et de profondes tranchées témoignent des modifications apportées.

La création de canaux supplémentaires apporte de nouveaux éléments dans les paysages et, dans certains cas, modifie la cohérence du tissu urbain des bourgades et des villages traversés. Leur mise en service a par ailleurs signifié la désaffectation d'anciens canaux et tronçons de canaux : certains ont disparu, d'autres se perdent dans la végétation ou sont bien visibles, avec leurs anciennes écluses, ascenseurs et autres ponts.



La modernisation des voies navigables et la création de nouveaux tronçons depuis la fin des années 1940 a modifié les paysages.

Ci-dessus à gauche, une écluse des années 1950 sur le canal Charleroi – Bruxelles à Marchienne est adaptée au gabarit de 1 350 tonnes.

Ci-dessus à droite, le canal Nimy – Blaton, inauguré en 1955, a coupé une rue au nord du village de Ghlin. Le côté occidental de l'ancienne voirie a disparu, absorbé par la nouvelle route qui s'élève et franchit le canal par un pont « Bowstring ».

Ci-contre, la tranchée de Ham-sur-Sambre, achevée en 1965, coupe une longue courbe de la Sambre, raccourcissant le tracé fluvial en le faisant traverser l'éperon rocheux de Ham. La tranchée atteint jusqu'à trente-et-un mètres de profondeur. A l'arrière-plan, l'usine Solvay de Jemeppe-sur-Sambre est bien visible.





Ci-contre, l'ascenseur funiculaire monumental de Strépy-Thieu avec, en contrebas, la profonde tranchée du nouveau canal du Centre. Haut de 117 mètres, l'ouvrage d'art impose de loin sa forme massive dans le paysage.

Ci-dessous, l'ascenseur du nouveau canal apparaît au-dessus des toits de la localité de Strépy-Bracquegnies (La Louvière), traversée par l'ancien canal du Centre.



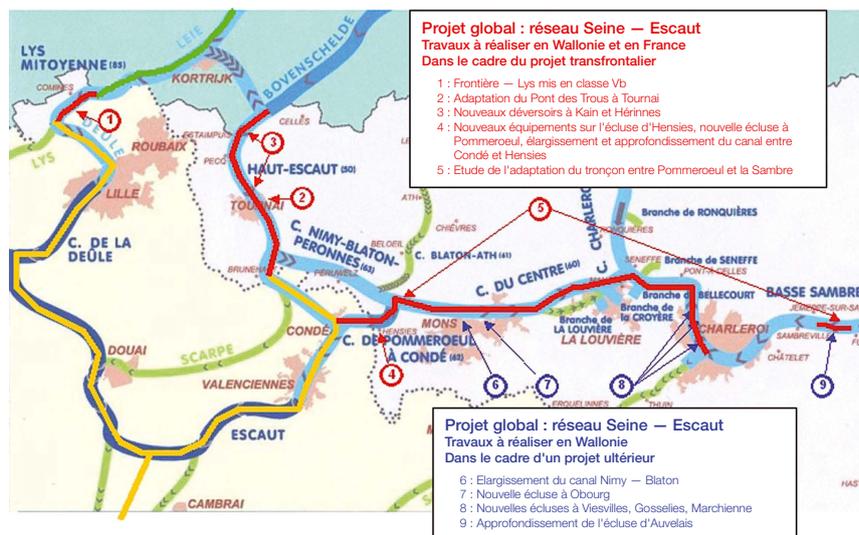
Les anciennes voies d'eau désaffectées depuis la Seconde Guerre mondiale ont laissé des traces plus ou moins tangibles dans les paysages.

A gauche, un pont-levis d'un type jadis très répandu et la maison du pontier à Harchies (Bernissart), à hauteur d'une écluse de l'ancien canal Pommeroeul – Blaton qui a été en partie conservé. A droite, une courbe de la Sambre est devenue un étang depuis la rectification du cours de la rivière (Tamines, Sambreville).

Malgré la forte concurrence de la route et du chemin de fer, beaucoup plus rapides et flexibles, le transport par voie d'eau est indispensable pour la desserte des industries lourdes traditionnelles (sidérurgie, cimenteries...) toujours en activité, qui nécessitent le transport de grandes quantités de matières premières et de produits finis lourds. En raison de ses nombreux avantages (faibles coûts à la tonne transportée, faible consommation des bateaux, nuisances limitées...), ce mode de transport connaît aussi un regain d'intérêt depuis la fin des années 1980 pour le transit international de fret, positionnant la voie d'eau wallonne comme nœud de communication européen.



La desserte par voie d'eau des industries lourdes reste la plus adaptée à leur approvisionnement en matières premières et à l'enlèvement des matériaux qui y sont produits. Ci-contre, à Marchienne-au-Pont (Charleroi), la Sambre est bordée d'usines sidérurgiques.



Source : SPW, DGO2.

Le regain d'intérêt pour le transport par voie d'eau est à l'origine du projet transfrontalier Seine – Escaut, visant à créer un nouvel axe de navigation reliant Paris, Anvers et Rotterdam. Il devrait à terme entraîner de nouvelles modifications du tracé existant. L'objectif pour la Wallonie est d'améliorer les liaisons entre cet axe principal et ses zones économiques et industrielles, en adaptant le réseau à la navigation des bateaux de 2 000 tonnes.

Le canal entre Pommeroeul et Condé et le tronçon de la « dorsale wallonne » entre Pommeroeul et la Sambre sont inscrits dans le projet transfrontalier Seine – Escaut. Le premier serait restauré de manière à supprimer les problèmes d'envasement et permettre à nouveau la navigation. Sur le second, plusieurs écluses seraient dédoublées et accouplées à de nouvelles installations adaptées au gabarit de 2 000 tonnes (Obourg, Viesville, Gosselies et Marchienne). Le canal Nimy – Blaton subirait quant à lui un élargissement et une rectification de plusieurs courbes. La volonté affichée par la Wallonie est d'intégrer les dimensions environnementales et paysagères lors de l'aménagement des berges, privilégiant les formes douces par rapport à une rupture nette entre l'eau et la terre ferme, ainsi que leur recouvrement végétal.

Les voies d'eau constituent aussi des pôles de loisirs, permettant la pêche et les activités nautiques, et de tourisme. Des sites tels que l'ascenseur de Strépy-Thieu et l'ancien canal du Centre accueillent les visiteurs et proposent des excursions en bateau, permettant la découverte de nouveaux paysages. Sur les chemins de halage, transformés en RAVeL, des itinéraires balisés sont proposés aux cyclistes et randonneurs.



Ci-contre, le large canal Pommeroeul – Condé (Hensies), que l'envasement a rendu impropre à la navigation, est propice à la pêche. Un panneau explicatif balise le chemin de halage de l'ancien canal du Centre (Thieu).

Ci-dessous, le centre nautique « La Marlette » de l'ADEPS à Seneffe est situé sur un embranchement du canal Charleroi – Bruxelles.



Le déclin ferroviaire

Les lignes ferroviaires, intensivement utilisées avant-guerre pour le transport des matériaux et des produits des industries et pour le transport de la main-d'œuvre ouvrière, ont été massivement abandonnées à partir des années 1950, concurrencées par les transports routiers en pleine ascension. Cette « désertification ferroviaire » concerne dans un premier temps les nombreuses lignes secondaires à simple voie, les embranchements industriels issus des puits de charbonnages et des autres sites industriels ainsi que les lignes vicinales desservant les grosses localités industrielles pour le transport des voyageurs. Le phénomène s'accroît dans les années 1960 et 1970 avec la désindustrialisation des bassins hennuyers et la généralisation de la voiture. Il se poursuit avec la mise en place en 1984 du plan IC/IR qui ferme au trafic voyageur les lignes les moins fréquentées.

Les voies désaffectées se signalent par des talus, tranchées et autres friches linéaires colonisées par la végétation, par la présence de ponts-rails sur lesquels elles passaient, de nombreuses gares abandonnées ou ayant acquis une nouvelle affectation (habitation, horeca...) ou encore de clôtures en béton qui bordaient leurs quais.

Bénéficiant d'une faible déclivité, plusieurs lignes désaffectées ont été aménagées en RAVeL, itinéraires permettant de découvrir les paysages environnants à pied ou à vélo. Lorsque l'ancienne voie est développée en remblai, elle offre des vues nouvelles sur le territoire.



Les traces des anciennes voies ferrées abandonnées sont encore présentes dans de nombreux paysages de l'ensemble paysager.

Ci-dessus à gauche, les rails d'une ligne désaffectée à simple voie traversent la chaussée de Châtelet à Charleroi (Châtelet) ; les feux de signalisation du passage à niveau et le poste électrique commandant la fermeture des barrières sont toujours en place, délabrés. Ci-dessus à droite, un pont-rail, un talus muré et un rideau d'arbres bordé d'une barrière indiquent la présence d'une friche ferroviaire à Fontaine-l'Évêque.

En bordure des voies désaffectées, certaines gares ont acquis de nouvelles affectations, comme la gare de Cuesmes (Mons) réaffectée en logements (ci-contre).



Certaines voies abandonnées ont été aménagées en RAVeL et offrent des itinéraires de découverte des paysages à pied ou à vélo.

Ci-contre, une piste du RAVeL traverse les paysages urbains de l'agglomération de Charleroi (Châtelineau).



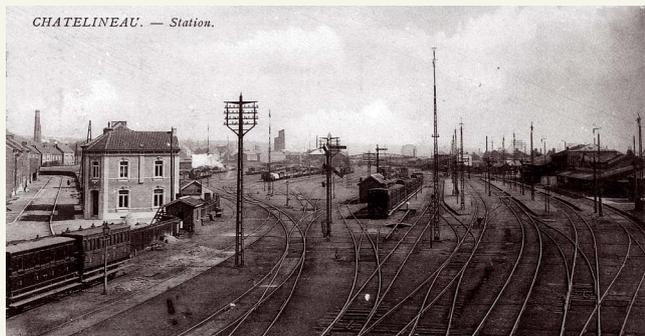
Autrefois, les nombreuses lignes vicinales étaient accompagnées de leurs fils aériens et de leurs caténaires, qui garnissaient les voiries principales. Détrônées par l'automobile, elles ont disparu. Seules les lignes du métro léger de Charleroi mis en place à partir des années 1980 marquent encore, très localement, les paysages urbains de l'ensemble de la Haine et de la Sambre.

Source : photo ancienne, collection privée.

Le tramway vicinal sillonne les rues de Baudour (à gauche) dans les années 1950. Une ligne aérienne du métro léger traverse la Sambre sur un pont à haubans à Marchienne-au-Pont (à droite).



A l'inverse, à partir de 1949, les lignes de chemin de fer sont progressivement électrifiées. Ce nouveau réseau de câbles aériens imprègne surtout les gares importantes.



Source : carte postale, « Châtelaine-Station », Ed. Miaux, ca 1924.

L'électrification des voies a transformé le site de la gare de Châtelaine (à gauche, dans les années 1920 et à droite, dans l'état actuel).

L'automobile reine

La desserte en voies routières rapides est particulièrement dense dans l'ensemble paysager. Ces larges rubans bétonnés à deux ou trois bandes de circulation et leurs infrastructures (ponts, hampes d'éclairage...) se sont imposés à partir des années 1960, à l'époque où la mise en place d'un tel réseau est considérée comme vitale pour soutenir une reconversion régionale orientée vers de nouveaux créneaux industriels et tertiaires et pour faciliter la circulation d'une population de plus en plus motorisée.

L'essentiel du réseau autoroutier de l'ensemble paysager est tracé de 1967 à 1974. Les autoroutes Bruxelles – Paris (E19) et carolorégienne (A54) sont construites pour diminuer le trafic sur les anciens axes routiers. L'autoroute de Wallonie (E42) est destinée à stimuler la reconversion de l'axe industriel wallon, objectif qui sera cependant dépassé au moment de son inauguration, dans un contexte de profond déclin industriel.

Par la suite, des artères radiales et concentriques sont réalisées pour désengorger les grands pôles urbains, en particulier l'agglomération carolorégienne, et de nouveaux raccordements autoroutiers sont aménagés.

La végétation dense et arborée sur les talus et les bordures latérales masque souvent les autoroutes et constitue des écrans cloisonnant certains paysages. Dans les zones urbaines par contre, les infrastructures autoroutières, lorsqu'elles ne sont pas masquées par des murs en béton ou des panneaux antibruit, s'imposent visuellement avec leurs ponts, viaducs, panneaux de signalisation... A l'inverse, l'absence de barrières visuelles offre, depuis la route, des points de vue parfois étendus sur les paysages urbains, tels que la vue sur le centre-ville de Charleroi depuis le petit ring ou sur la vallée industrielle de la Sambre depuis le viaduc qui l'enjambe à Châtelet.

Plusieurs routes nationales sont modernisées, élargies à deux fois deux voies de roulement, et de nouvelles routes sont tracées afin de contourner les agglomérations et de désenclaver des zones mal desservies. Ces routes sont moins souvent dissimulées par la végétation latérale, laissant voir le trafic qui les emprunte et présentant des rangées de poteaux d'éclairage. Elles permettent aussi, davantage que les autoroutes proprement dites souvent « enfermées » dans leurs corridors de verdure ou leurs panneaux antibruit, d'appréhender les paysages environnants.



Source : ancienne photo aérienne extraite de Hainaut. La province hier et aujourd'hui, Crédit Communal de Belgique (1976).

Les autoroutes se signalent souvent, dans les zones rurales, par des lignes boisées (ci-dessus à gauche, à Familleureux, Seneffe).

En zones urbaines, elles sont davantage exposées à la vue. Ci-dessus au centre, le viaduc du ring extérieur (R3) de Charleroi franchit la vallée de la Sambre à Châtelet. Ci-dessus à droite, le « petit ring » de Charleroi ceinture le centre-ville (photo aérienne des années 1970 prise peu après la construction).

Ci-contre, à Saint-Ghislain, des panneaux antibruit et des frondaisons masquent l'autoroute E19/E42, qui occupe le lit de l'ancien canal Mons – Condé, et empêchent les échappées visuelles vers le nord de la localité.



Plusieurs routes nationales de type autoroutier ont été créées dans des territoires jusque-là mal desservis.

Ci-contre, dans le Borinage, la N550 améliore les liaisons d'est en ouest, autrefois peu développées, sur le versant sud de la vallée de la Haine.



L'essor des transports aériens

Le développement de l'aéroport de Gosselies a un impact beaucoup plus local mais significatif sur les paysages du nord de l'agglomération carolorégienne.

Mis en place en 1919 pour accueillir la première école de pilotage belge, le petit champ d'aviation de Gosselies connaît après la Seconde Guerre mondiale un développement important. La piste en herbe, endommagée pendant la guerre, est remplacée dans les années 1950 par une nouvelle piste asphaltée et une usine de la Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique (SABCA) est installée sur le site. Par la suite, profitant du développement des autoroutes de Wallonie et A54, de nouvelles usines d'assemblage, dont la SONACA (Société Nationale de Construction Aéronautique) en 1978, et des entreprises en lien avec l'aviation et l'aérospatial s'implantent autour du site au sein de grands zonings.

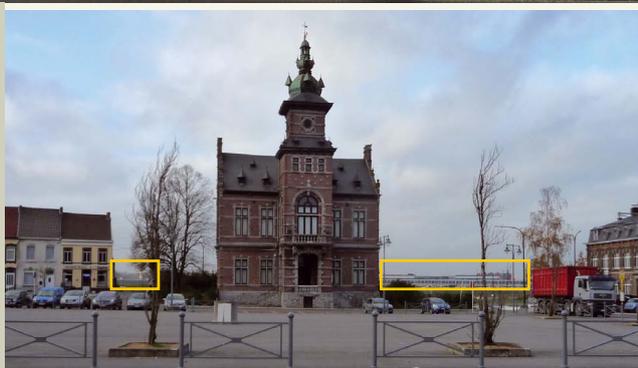
L'aéroport, dont les activités de transport des passagers restent embryonnaires avant les années 1990, connaît après la régionalisation des pouvoirs de gestion et d'exploitation des aéroports de 1991 un développement exponentiel des vols low-cost. De constants agrandissements des infrastructures d'accueil des passagers (halls, parkings...) et une extension du site vers le nord-est accompagnent le développement toujours en cours de l'aéroport de Brussels South – Charleroi.

Occupant le sommet du versant nord de la Sambre, le site s'étend sur une superficie de 250 hectares. Il préserve, derrière le grillage qui l'entoure, un vaste espace plane et ouvert, couvert de végétation rase, au centre duquel se dessinent la structure étirée de l'aérogare et de bâtiments annexes. La silhouette des avions qui décollent, atterrissent ou circulent sur les pistes constituent des éléments paysagers dynamiques, spécifiques à ce site. A proximité de l'aéroport et des voies autoroutières qui l'entourent, des zonings continuent à se développer.



Source : carte postale , « Jumet – Le champ d'aviation », Ed. L. Vanhuffel, Jumet (circulée en 1951, donc beaucoup plus tardivement).

Ci-dessus à gauche, le petit champ d'aviation au lendemain de la Première Guerre mondiale est entouré de terrains agricoles. A l'arrière-plan apparaît le centre de Gosselies.
 Ci-dessus à droite, la vaste étendue ouverte constitue le site actuel de l'aéroport. L'aérogare (à l'arrière-plan sur la photo) est caractérisée par l'horizontalité du bâtiment.
 Ci-contre, le site de l'aéroport est visible en arrière-plan dégagé (encadrés) de la place L. Delhaize de Ransart, entre des bâtiments et l'ancienne maison communale de style éclectique*.



Plusieurs grandes zones d'activité économique ont été développées sur les anciens terrains agricoles entourant le site aéroportuaire, profitant de la proximité de nœuds autoroutiers.

La tour de contrôle se dresse à l'arrière des bâtiments fonctionnels, des plantations et mobiliers urbains disparates qui caractérisent les zonings et leur confèrent un manque de cohérence paysagère.

Les paysages actuels, caractéristiques et tendances

La carte fait ressortir les principales caractéristiques et tendances des paysages de l'ensemble de la Haine et de la Sambre. Les éléments qui y sont repris sont de nature et d'origine variées. Ils peuvent avoir un effet structurant ou déstructurant sur le paysage. Les différences d'époque, de nature et de qualité, ont été ignorées au profit du seul critère de l'effet sur les paysages actuels, que cet effet soit positif ou négatif.



Urbanisation passée et présente

L'ensemble paysager compte un nombre élevé de pôles urbains au rayonnement d'intensité variable. Charleroi, le plus important d'entre eux, polarise fortement sa périphérie. Mons et La Louvière, d'importance secondaire, ont une aire d'influence plus limitée. Ces trois pôles sont concernés par le renouveau urbain (recyclage de la ville sur la ville). Une trentaine de petits centres urbains, d'importance locale, complètent cette armature urbaine. Ils participent à l'existence des conurbations autour de Charleroi et de La Louvière, dans le Borinage et dans la Basse Sambre. Au départ des boulevards extérieurs à Mons et vers les communes vertes au sud de Charleroi, une périurbanisation précoce s'est installée.

Le tissu intermédiaire se partage entre des noyaux villageois d'origine rurale et des ensembles bâtis qui se sont développés historiquement à proximité de l'activité industrielle. Les premiers ensembles étaient destinés à une population ouvrière (les corons) ou de cadres, ensuite d'autres eurent pour fonction d'accueillir une population d'origine modeste (les cités sociales). Un tissu lâche est venu petit à petit combler les interstices existants, privilégiant la diffusion le long du réseau routier important desservant le territoire.



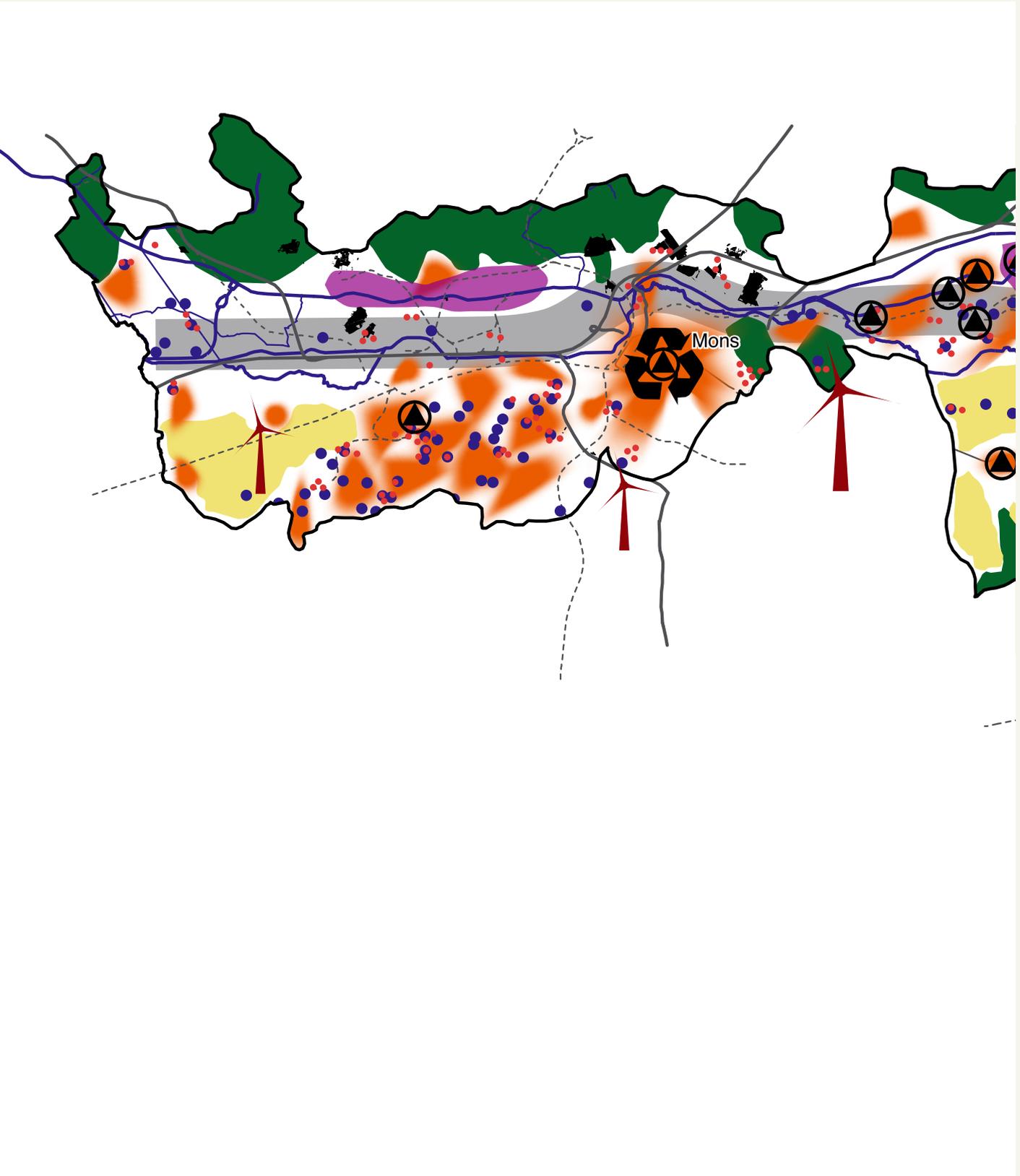
Principales zones d'activité économique

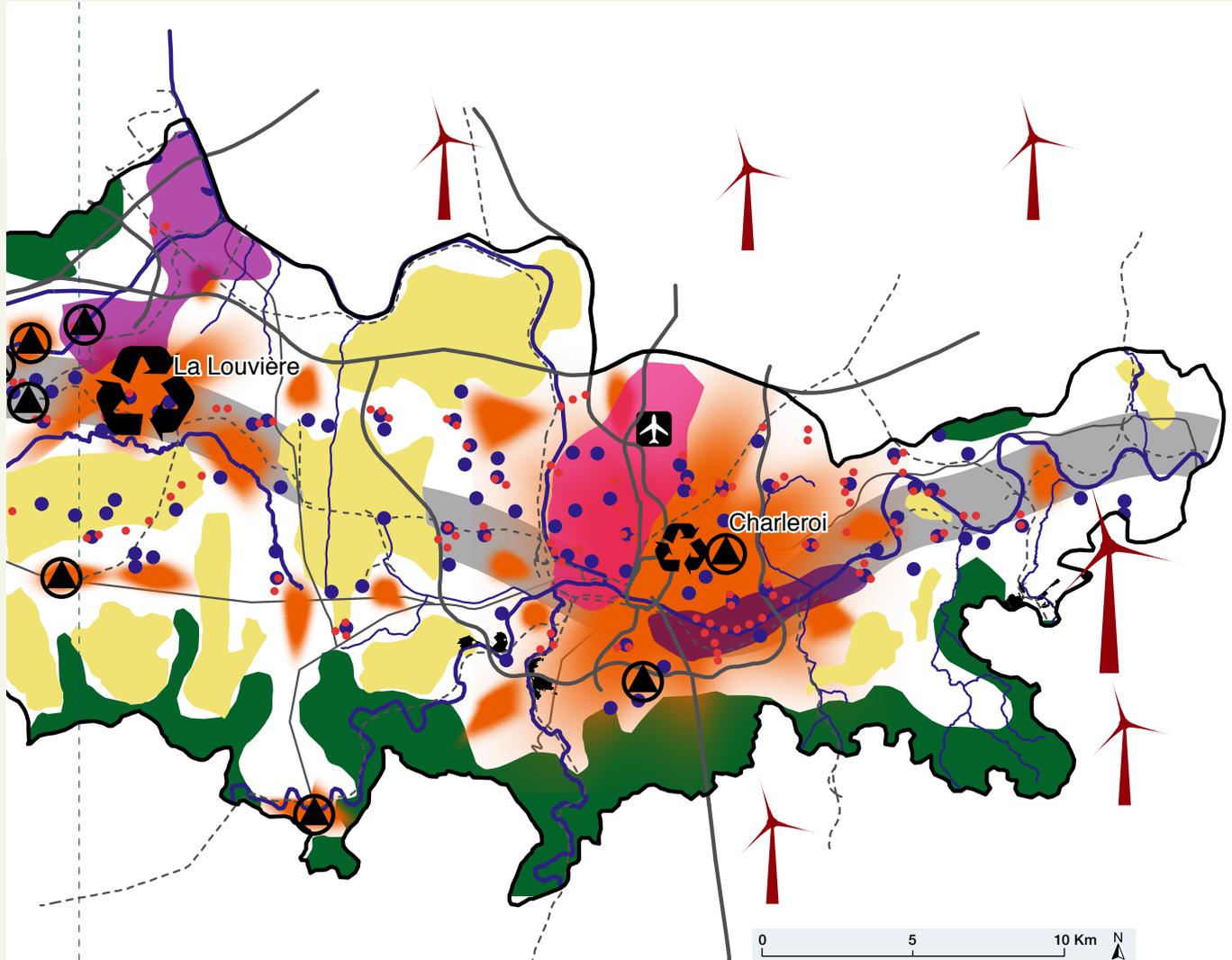
L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre est marqué par l'histoire du sillon industriel et par la présence plus récente de zones d'activité économique, souvent gagnées sur les terres agricoles.

Certaines activités industrielles traditionnelles se poursuivent sur leur implantation historique, essentiellement dans la vallée industrielle de la Sambre : verreries et secteur de la chimie dans la Basse Sambre, usines sidérurgiques à Charleroi. Ces secteurs font cependant face à la concurrence mondiale et leur avenir n'est plus assuré.

D'anciens sites économiques désaffectés sont dispersés dans l'ensemble paysager. Des bâtiments et terrains à l'abandon, colonisés par la végétation, sont peu à peu réhabilités en tenant compte des notions paysagère et environnementale (assainissement, verdurisation, rénovation des bâtiments). Les moins pollués et ceux situés à proximité d'un centre urbain sont réaffectés en quartier d'habitations et de services tandis que les sites les plus étendus et localisés à proximité d'infrastructures de transport sont remis dans le circuit économique (rebâtir l'industrie sur l'industrie).

Le « tout à la route » des années 1960-1970 a facilité la création de nouvelles zones d'activité économique à proximité des voies autoroutières. Grands consommateurs d'espaces, ces parcs d'activités sont souvent éloignés des centres urbains et sont occupés par des bâtiments fonctionnels disséminés sur leur superficie. Ils sont souvent spécialisés : PME et activités artisanales, commerces, grandes industries chimiques et pétrochimiques, et plus récemment recherche et développement. Profitant de la densité des réseaux de transport, le secteur de la logistique est en plein développement. Il réinvestit des terrains laissés vacants par l'industrie lourde (Centre logistique de Charleroi) ou bénéficie de l'échangeur autoroutier entre la E19 et la E42 et de la proximité du canal du Centre (Garocentre).





== Cours d'eau structurants

La majorité des cours d'eau structurants ont été profondément modifiés ou créés par l'homme. La canalisation et la rectification des principaux cours d'eau naturels (Sambre, Haine) ont été réalisées à des fins industrielles ou de lutte contre les inondations. Des cours d'eau artificiels – les canaux rectilignes et leurs écluses – ont été créés pour relier les différents bassins versants afin d'assurer l'écoulement des produits miniers et sidérurgiques. Le tout s'accompagne d'une augmentation constante des gabarits, occasionnant biefs* anciens et bras morts. En milieu rural, les canaux artificiels et les voies d'eau canalisées constituent des éléments linéaires signalés par des rideaux d'arbres. Ils sont plus visibles en milieu urbain où ils sont bordés d'installations de transbordement, de bassins portuaires ou de bâtiments industriels. Quant aux ascenseurs de l'ancien canal du Centre et de Strépy-Thieu, ouvrages d'art imposants, ils focalisent le regard et constituent des points d'appel au sein du paysage, parfois depuis des zones très éloignées.

Le paysage de la Plaine de la Haine est évidemment marqué par la Haine, rivière canalisée avec ses dérivations vers d'anciens tronçons de canaux et ses bras morts. Dans un souci d'amélioration des terres agricoles, un réseau de courants*, bordé de végétation, a été creusé pour drainer les zones humides. Il constitue un autre élément caractéristique du paysage.



Autres infrastructures de transport

Les infrastructures de transport (terrestre et aérien) constituent une des caractéristiques de l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre : éléments linéaires rythmés d'infrastructures de traversée (pont, échangeur, tunnel, trémie, rond-point) et éléments verticaux répétitifs (poteaux d'éclairage, d'alimentation électrique).

Un réseau important d'autoroutes et de voies à grand gabarit traverse, de part en part, l'ensemble paysager. Leur impact visuel direct reste néanmoins assez limité (déblais ou boisement associé), à l'exception des rings encerclant Charleroi (R3 et R9) et des panneaux antibruit dans les traversées des zones urbanisées. La présence de ces infrastructures se fait plutôt ressentir de manière indirecte puisqu'elles permettent le développement d'activités industrielles ou commerciales en lien avec les principales agglomérations et celui d'activités logistiques quand elles sont associées à d'autres réseaux. Elles participent aussi à certains endroits aux cloisonnements des vues.

Un réseau dense de nationales, qui suit le réseau ancien de chaussées rayonnant depuis les pôles urbains, parcourt l'ensemble. Il a favorisé le développement d'une périurbanisation ancienne à proximité des principaux pôles.

L'infrastructure ferroviaire est dense dans l'ensemble paysager. Elle est particulièrement visible au niveau des gares de formation*.

L'aéroport de Brussels South – Charleroi, à Gosselies, a une portée visuelle directe plutôt locale : grillage entourant une vaste étendue plane, silhouette de la tour de contrôle et de l'aérogare, zonings associés. Son impact indirect couvre un plus grand territoire et s'intensifie avec le développement de ses activités. Ainsi, les mouvements d'avion à basse altitude animent le ciel diurne ou s'imposent dans le paysage sonore.

Le territoire est maillé, localement très densément, de pylônes et de fils électriques. Leur empreinte est particulièrement importante là où le relief est plat et le sol couvert de cultures. La présence de stations de redistribution contribue à renforcer leur impact paysager. Il en est de même des champs d'éoliennes, implantés principalement en bordure de l'ensemble de la Haine et de la Sambre, qui accueille encore relativement peu de ces infrastructures de production d'énergie.

● Exploitation du sous-sol

Un sous-sol particulièrement riche en matières premières caractérise l'ensemble de la Haine et de la Sambre.

S'il n'y a plus d'extraction du charbon depuis quelques décennies, l'impact paysager de cette activité sur le territoire est encore une réalité, notamment par la présence des terrils. Ceux-ci donnent une touche colorée au paysage : verte pour les terrils recolonisés par la nature, rouille pour les terrils en combustion ou noire pour les terrils ayant fait l'objet d'une exploitation récente. Autre conséquence liée à cette activité extractive, la vallée de la Haine a été particulièrement marquée par des effondrements au-dessus des anciennes galeries minières, entraînant l'apparition de zones d'étangs et de marais, riches au niveau de biodiversité.

De vastes sites d'extraction d'argiles, de craies ou de calcaires sont localisés sur les versants des vallées de la Haine et de la Sambre. L'impact paysager des carrières est variable. Certaines sont discrètes et perceptibles uniquement par la poussière blanche déposée à proximité du site d'extraction. D'autres sites, à l'inverse, entaillent fortement le relief et sont visibles sur de longues distances.

■ Plateaux agricoles et campagnes

L'activité agricole est encore très présente sous la forme de labours sur les plateaux limoneux ou de prairies dans les fonds humides des plaines alluviales. Les vues y sont particulièrement longues et ouvertes ou à l'opposé courtes et très cloisonnées si la composante boisée est bien représentée. Les terres de labours et de prairies cohabitent souvent avec une activité industrielle et ont parfois survécu au passé charbonnier donnant alors des paysages agricoles agrémentés de nombreux terrils. Outre ces vastes étendues cultivées, des enclaves agricoles s'insinuent au sein des continuums bâtis et industriels.

■ Principales masses boisées

L'ensemble paysager compte relativement peu de grands espaces boisés à l'exception de la bordure nord-nord-ouest et sud du territoire. Leur présence visuelle est souvent accentuée par la topographie (versant). Elle varie aussi fortement avec les saisons car les bois sont principalement composés de feuillus.

▲ Activités touristiques

L'activité touristique de l'ensemble paysager repose sur la combinaison de plusieurs facteurs : le développement d'un réseau de villes, l'héritage foisonnant d'un passé industriel et des infrastructures de transport avantageusement réappropriées pour les déplacements de loisirs (tourisme fluvial, RAVeL, vicinal touristique). Le tout s'insère au sein d'une trame verte généralement ignorée tels que les terrils. De ce riche passé urbain et industriel, nombre de témoins matériels ont été reconnus comme Patrimoine exceptionnel de Wallonie, certains étant même inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco. L'apport de financements européens, depuis le milieu des années 1990, a permis le développement touristique et l'amélioration du cadre de vie sur base de la restauration, la réaffectation et la mise en valeur – y compris paysagère – de cet abondant patrimoine. Il s'agit d'un tourisme diffus qui s'intègre dans l'ensemble des activités du territoire.

Des regards sur les paysages

Conjointement à l'analyse des caractéristiques et dynamiques des paysages, une enquête a été menée auprès d'une trentaine d'acteurs locaux dans le but de comprendre les représentations sociales des paysages de l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre. Ce travail permet de cerner la façon dont ces acteurs locaux perçoivent les paysages de leur région, de manière tant positive que négative, et la manière dont ils envisagent leur avenir.

Cette vision subjective et vivante complète l'approche objective menée dans l'atlas en offrant un autre regard sur les paysages. En effet, les regards posés sur les paysages sont profondément culturels car ils émanent des individus et de leur histoire personnelle. De plus, cette démarche sociologique s'inscrit dans la philosophie de la Convention de Florence qui stipule que les Etats signataires s'engagent « (...) à mettre en place des procédures de participation du public, des autorités locales et régionales, et des autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage » (art. 5c) et de « formuler des objectifs de qualité paysagère pour les paysages identifiés et qualifiés, après consultation du public. » (art. 6d).

Méthodologie des rencontres

Les personnes interrogées, seules ou en groupe, sont des représentants d'associations en lien avec les paysages, des acteurs communaux, des représentants d'un organisme régional et d'une intercommunale, des acteurs provenant du monde académique et culturel. Ce panel d'interlocuteurs, habitant pour la plupart la région et en contact régulier avec sa population, en constitue en quelque sorte le porte-parole.

Chaque rencontre s'est déroulée selon un même guide d'entretien. Les personnes sont d'abord invitées à décrire les paysages de l'ensemble paysager en termes généraux et sur base d'une carte topographique, il leur est proposé de discuter des limites définies par l'étude. Les interlocuteurs choisissent ensuite les zones qui leur semblent les plus intéressantes au niveau paysager, les endroits les plus typiques ou encore ceux qu'ils estiment abîmés. La discussion aborde enfin les menaces, les enjeux, le rôle des acteurs et leurs actions en faveur du paysage. Certaines rencontres sont en outre complétées par une visite de terrain, permettant ainsi d'enrichir les propos tenus et de vivre et partager les paysages identifiés sur la carte.

Le présent texte, synthèse des opinions recueillies, s'appuie sur des extraits choisis (en vert dans le texte) et expose les grands traits qui caractérisent les paysages de la Haine et de la Sambre aux yeux des personnes interrogées. Viennent ensuite les paysages plébicités, ceux qui laissent un souvenir particulier aux acteurs et pour terminer, quelques exemples de démarches mises en place en faveur des paysages.

Des paysages morcelés à haut potentiel

Regarder les paysages de la Haine et de la Sambre à travers les yeux des acteurs locaux, c'est entrer dans un univers profondément humain. L'acception dynamique du terme paysage prend alors tout son sens : les paysages de la Haine et de la Sambre sont le reflet d'une histoire humaine et de son interprétation.

Pourtant, pour les répondants, ces paysages ne forment pas de prime abord un ensemble homogène. Le relief plus plat à l'ouest qu'à l'est, la présence de la Haine d'un côté et de la Sambre de l'autre semblent constituer un frein à la représentation d'un profil paysager commun. Ils lui préfèrent un découpage en lien avec les deux sous-bassins hydrographiques, offrant une plus grande cohérence en termes de gestion du territoire.

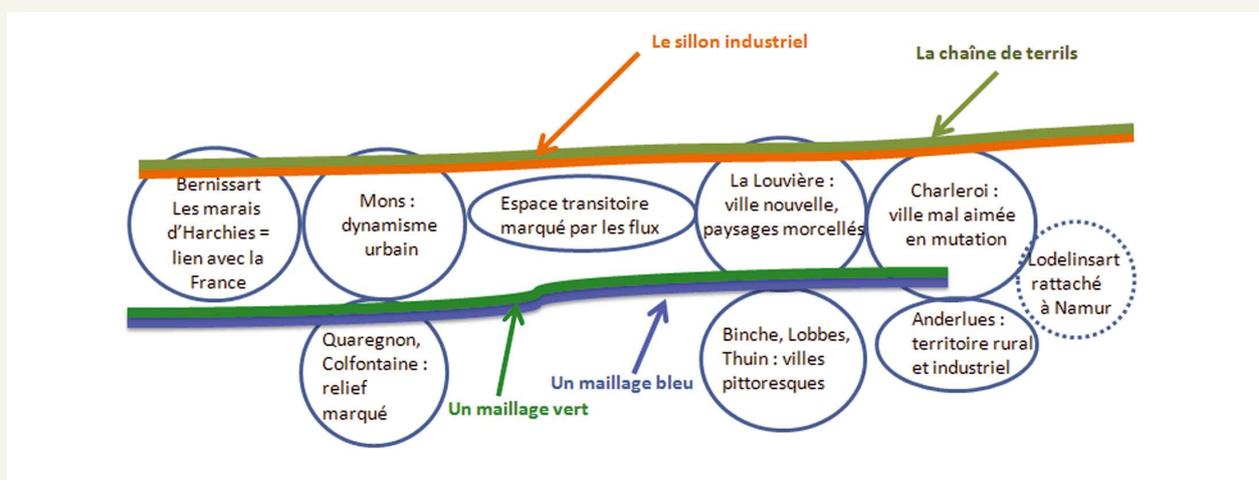
« On n'est pas dans le même bassin ; la Haine est dans le bassin de l'Escaut et la Sambre est dans le bassin de la Meuse. »
 « La Haine, c'est Morlanwelz, Condé, avec des paysages anciennement marécageux. La Sambre, c'est autre chose, ce n'est pas notre région. »
 « Si il n'y avait pas eu l'Homme, on n'aurait pas mis Charleroi, le Centre et le Borinage ensemble. »

Les différences énoncées apparaissent à certains moments comme l'expression de différends entre plusieurs pôles urbains qui cherchent à émerger et à se distinguer. Ainsi, des dualités sont reconnues entre Mons et La Louvière, entre Mons, Charleroi et le Centre (qui se sent écrasé par la puissance de ces dernières), entre Thuin et Lobbes ou encore entre les Borains et les Montois (qui ne veulent pas être assimilés les uns aux autres). Ces villes parfois concurrentes entre elles font aussi de l'ombre aux espaces situés dans leurs environs.

On l'aura compris, l'approche paysagère englobe en réalité des concepts très larges, socio-économiques et géopolitiques, et ne se fait dès lors pas d'une traite. La perception du territoire est fondée sur une composition de celui-ci en mosaïque, chaque zone contenant une richesse, une spécificité déjà reconnue ou qui pourrait l'être moyennant certains actes volontaristes.

Cette apparente diversité ne doit cependant pas cacher les richesses communes porteuses d'une cohérence territoriale. En effet, un lien fort émerge à travers les imposants paysages industriels du sillon hennuyer et leur constellation de terrils, traduisant une histoire déterminante commune. Les ressemblances s'expriment également à travers un profil socio-économique assez uniforme dans les zones à forte densité urbaine. D'autres fils conducteurs sont envisagés par les acteurs, tels que le maillage vert perceptible par la multiplicité des espaces verts, et le maillage bleu, par les cours d'eau qui traversent la zone d'étude.

« On est le sillon Sambre-et-Meuse, que ce soit le Centre, le Borinage ou Charleroi. »



Traduction des différentes approches du territoire par les acteurs locaux et des maillages pouvant selon eux être valorisés pour créer une appréhension commune.

Une caractéristique commune à toutes les personnes interrogées est le grand attachement qu'elles portent à la population et à l'histoire de la région, dont les qualités restent à leurs yeux trop méconnues et sous-exploitées. Pour eux, les habitants, voire certains décideurs, ont peu conscience de ce potentiel. En effet, une large partie de la population a subi le choc du déclin économique des années 1970. Pour les acteurs interrogés à Charleroi, Anderlues, Bernissart ou Obourg, il est donc important de développer une reconnaissance. Souligner, valoriser et entretenir les spécificités paysagères seraient une manière de valoriser la ou les régions pressenties à haut potentiel. Il s'agit de réveiller le regard, porteur d'une meilleure représentation de la région et donc d'une meilleure image de soi. Améliorer ce regard, c'est déjà améliorer la situation, sans pour autant entamer des travaux titanesques.

« A Bernissart, au niveau de la perception locale, le paysage est un peu transparent, ce sont ceux de l'extérieur qui voient que c'est vert, calme, rural. »

L'enjeu paraît urgent et toute initiative contribuant à cette valorisation est à tenter.

Paysages choisis

Cette partie du texte présente la manière dont les acteurs choisissent les paysages qui leur tiennent à cœur. La carte des paysages choisis (pages 102 et 103) présente une vue d'ensemble des zones sélectionnées, qui sont ensuite analysées et détaillées. Plusieurs catégories ont été représentées : les paysages appréciés (en mauve), les paysages choisis pour leur côté interpellant et leur potentiel (en jaune), les points de vue et les routes point de vue (en vert) ainsi qu'une sélection stricte de terrils, même si globalement c'est la chaîne de terrils dans son ensemble qui est chère aux acteurs interrogés. Enfin, des éléments patrimoniaux ont été identifiés (triangle noir). Parmi les paysages appréciés, il a été demandé d'en sélectionner trois ayant une résonance particulière, dénommés « paysages médaillés » (représentés chacun par une étoile jaune). Ce travail ne vise pas l'exhaustivité mais plutôt la sélection de paysages qui laissent un souvenir particulier.

En cohérence avec la nature différenciée du relief, on note plus de points de vue dans l'est de l'ensemble, alors que des zones au périmètre plus défini sont localisées surtout dans sa partie occidentale.

Deux points forts sont relevés lors de la sélection des paysages appréciés. D'un côté, des éléments emblématiques à la reconnaissance effective, comme certains bâtiments et ouvrages d'art classés ou des villes au profil historique. D'un autre côté – et c'est spécifique à cet ensemble –, certains paysages sont choisis pour leur aspect violent, agressif voire dérangeant. Ils ne sont pas « jolis », mais ils racontent une histoire : l'histoire des hommes, l'histoire d'un pays. C'est là toute l'ambivalence et la richesse de cet ensemble paysager. Les paysages qui le composent n'emportent pas l'adhésion de tous, mais ne laissent personne indifférent.

Les caractéristiques des zones choisies font ressortir six fils conducteurs qui sont autant de manières de raconter les paysages de la Haine et de la Sambre : les paysages industriels, de terrils, de cours d'eau, urbains, situés au-delà des grandes villes et de nature.

Paysages industriels, paysages de mémoire, entre nostalgie et rejet

Les interlocuteurs soulignent avant tout l'omniprésence des traces des activités industrielles et de l'habitat qui leur est lié. L'empreinte industrielle renvoie à deux tournants capitaux dans l'histoire régionale. Celui de la fulgurante apogée

économique de la région et celui plus rapide encore de son déclin, qui entraîne avec lui une population livrée à elle-même. Ces événements extrêmes sont très présents et influencent fortement l'évaluation paysagère des acteurs locaux.

« C'est le charbon qui a fait la richesse du pays, nous avons été la deuxième puissance mondiale. »

L'impression que laissent les bâtiments diffère selon le type d'industrie et le message qu'elle renvoie. Par exemple, les entreprises localisées à l'ouest de Charleroi sont le symbole d'anciennes structures source de richesses, dont certaines fonctionnent encore.



La zone comprise entre Charleroi et Châtelet est perçue par beaucoup comme un espace industriel peu valorisant, déprimant. Les anciennes usines sont à l'arrêt et la reconversion a donné lieu à l'implantation d'entreprises plus « contemporaines » de type conteneurs, de dépôts ou de sites de tri de déchets et de tôles concassées. C'est l'image négative d'une reconversion industrielle difficile.



Selon la sensibilité de chacun, le ressenti ne sera pas identique pour ces paysages industriels.

« Avec le chemin de halage, c'est très chouette, on commence à traverser des paysages d'usines, c'est grandiose, c'est une autre époque, je ne sais pas pour combien de temps elles seront encore là. »

La multiplication des projets de démolition des bâtiments industriels désaffectés inquiète et révolte. L'avenir incertain de sites considérés par une frange d'acteurs comme un patrimoine hypothèque l'existence du paysage actuel. Le cas de la réhabilitation par la Spaque du site des aciéries Allard Giot sur un sol pollué à Marchienne-au-Pont est perçu comme un manque de reconnaissance de la valeur patrimoniale des anciens bâtiments. L'ensemble a été rasé et sera remplacé par des logements, une zone récréative et des commerces. L'assainissement des sites hautement pollués est évidemment très attendu, mais la prise en compte d'un patrimoine industriel témoin d'un riche passé ne peut être niée au risque de perdre une partie de l'âme de la région.

« A Charleroi, il y a 102 anciens sites miniers et terrils et 50 sites industriels ; notre région est vouée, dévouée au patrimoine industriel. »

« Charleroi est en panne de reconnaissance de ce patrimoine. »

La région de Charleroi n'est pas la seule à être concernée. En effet, les répondants regrettent que, dans le cadre de la rénovation du centre de La Louvière, les usines de faïence Boch aient été totalement rasées. Situées au cœur de la ville, elles étaient le témoin unique d'un savoir-faire mondialement reconnu, fierté des habitants conscients de ce capital.



Le côté atypique, gigantesque, de « mastodonte » de certaines usines est certainement l'élément qui ressort avec le plus de force lorsque les acteurs parlent des usines qui parsèment les paysages.

« Certains paysages sont beaux à force d'être laids. »

L'emprise industrielle résonne aussi fortement dans la région du Centre, entre Mons et Charleroi. Les ouvrages d'art au-dessus du canal sont les éléments les plus frappants, ainsi que les terrils et les charbonnages.

« Quand on regarde l'ascenseur funiculaire, septante mètres d'un coup, on a amené un canal. On a encore le souvenir de ces quatre ascenseurs hydrauliques, ils sont toujours là. »

« Les paysages ont été transformés de manière colossale. »

Terrils, témoins du passé, source de changement

La constellation de terrils témoigne de l'histoire industrielle de la région. La « chaîne des terrils » représente aux yeux des personnes interrogées l'élément fort de leur paysage, où que l'on se trouve dans l'ensemble paysager. Le côté structurant, à forte connotation identitaire, monopolise particulièrement l'attention. Leur haute qualité environnementale, leur rayonnement dans le paysage, les liens humains qu'ils peuvent engendrer, leur témoignage d'une époque... font de ces collines artificielles une spécificité à valoriser.

Les terrils sont la passerelle idéale entre le passé et le futur. La compréhension de ce caractère est une source de renouveau dans la manière de les considérer et de les gérer. Leur statut est cependant encore précaire, puisqu'aucune mesure institutionnelle régionale de protection n'a été engagée. A Charleroi, les terrils sont encore souvent des propriétés privées et servent de réserves pour une future réexploitation énergétique ou de réserves foncières pour des projets immobiliers. Ils sont aussi des lieux d'affichages publicitaires (comme le terril de La Blanchisserie).

Photo de Roger Anthoine 1955 (Collection du Musée de la photographie à Charleroi).

« Ce n'est pas une photo de mise en scène. »

« Il n'y a pas besoin d'être à Venise pour être amoureux. »

Chacun des acteurs interrogés y puise un souvenir d'enfance, de jeux hors du regard parental ou d'escapade amoureuse.

« Les terrils, c'est le Walibi d'aujourd'hui. »



Les défenseurs des terrils attendent du Service Public de Wallonie (SPW) que ces collines artificielles ne soient plus vues comme une valeur économique, mais comme valeurs paysagère, écologique et sociale. Certains terrils sont classés comme sites, partie de sites classés ou sont repris en site Natura 2000.

« Ils sont encore classifiés selon une ancienne législation des années 1970 : exploitables, non exploitables. »

En effet, cette réglementation sur la classification des terrils est toujours d'application : les terrils en catégorie A ne sont pas exploitables et ceux en catégorie B doivent faire l'objet d'une étude complémentaire.

Les bâtiments adjacents de l'exploitation, à l'origine de la formation du terril, doivent aussi être intégrés dans le projet de gestion. Cette association terril et bâtiments est importante, afin d'éviter qu'un témoin ne soit orphelin, comme c'est le cas pour les « Deux Belles fleurs » (chevalements) du Péchon à Couillet.

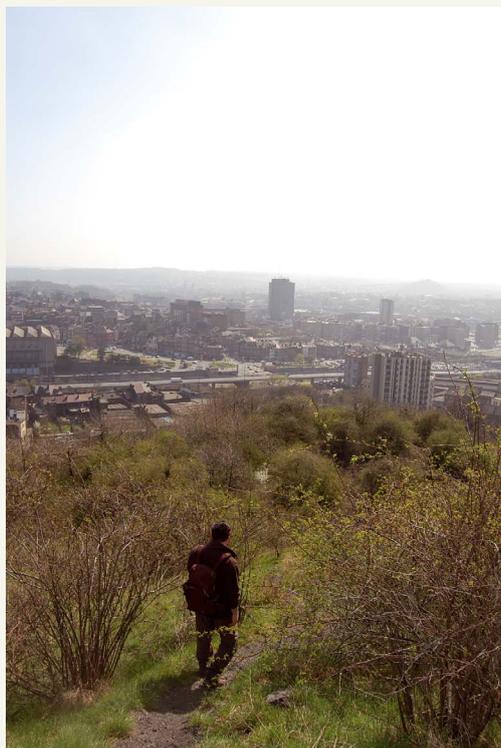
Il est difficile de dire si cet engouement pour les terrils est partagé par toute la population.

« Les locaux ne vont pas beaucoup dessus, ils préfèrent aller au sud vers Monceau. »

Par contre, il est clair que les « citoyens de terrils », habitant à leur pied, y sont particulièrement attachés, de même que des passionnés qui se battent pour les faire découvrir et apprécier.



Le terril du Martinet à Roux est cité avec fierté, car il représente un cas exemplaire du combat déterminé de la population habitant à proximité. Il a fallu vingt-cinq ans de combat pour qu'il soit inscrit dans un projet de SAR (site à réhabiliter). Ce terril et celui de Bayemont à Marchienne-Docherie sont considérés comme des modèles d'aboutissement d'un projet de réappropriation par les habitants.



L'intérêt marqué pour les terrils réside dans la conviction qu'ils seraient un moyen abordable pour redynamiser une population fortement fragilisée et en détresse. Ils permettraient aussi de retrouver et de préserver une biodiversité, de participer au maillage vert de la ville. Ils fascinent pour les images variées et impressionnantes qu'ils offrent de la ville et de ses franges. D'un coup d'œil, c'est l'histoire d'une région qui est captée. Du haut de ces collines, loin de l'agitation de la ville, chacun peut prendre du recul et prendre conscience de l'environnement qui l'entoure. Ils sont aussi une preuve forte que les traces du passé ne sont pas uniquement des symboles de souffrance et de déchéance, mais qu'ils peuvent accompagner un futur en permanente transformation pour le mieux-être de la population.

Certains terrils sont mieux connus que d'autres et chacun a une caractéristique qui lui est propre. Les terrils de Charleroi sont très appréciés pour leur imbrication au cœur de l'habitat, alors qu'ils sont plutôt disséminés dans les campagnes du côté de Mons ou en France.

Le terril du Bourbier est reconnu comme étant le plus haut. Celui du Bois du Cazier est nommé par des acteurs locaux comme « paysage médaillé » parce qu'il a été aménagé et offre un point de vue unique sur la frange boisée du sud de Charleroi et sur d'autres terrils. Le terril des Hiércheuses, à la forme trapézoïdale, permet des vues sur les quartiers

ouvriers typiques. Le terril des Piges domine le ring de Charleroi. Le terril du Bois d'Heigne à Jumet est choisi parce que la population se l'approprie et qu'il héberge une nature intéressante ; le terril du Martinet parce qu'il symbolise une collaboration citoyenne pour sa préservation ; le terril n° 6 d'Anderlues pour la vue exceptionnelle qu'il permet sur Charleroi et sur les paysages de la Haine.

« Sur chaque terril, on voit Charleroi autrement. »

Le terril de Saint-Vaast près du Bois-du-Luc (à Houdeng-Aimeries – La Louvière) est apprécié parce qu'il domine la région de sa masse imposante.



Pour l'avenir de ces terrils, il est aujourd'hui nécessaire qu'ils soient reconnus et protégés, qu'il y ait une gestion des espèces végétales, afin notamment d'éviter que les espèces invasives ne compromettent la préservation de la biodiversité qui s'est mise en place, et que l'on favorise leur accessibilité au public.

Il semble qu'un changement soit amorcé, mais pas encore réellement engagé. Les terrils sont reconnus par une frange de la population et par certains acteurs communaux et associatifs. Tous les acteurs concernés n'ont sans doute pas pris la mesure du mouvement ou ne sont pas réellement prêts à mettre en place les mesures permettant une réappropriation collective.

« A Charleroi, ce qui est phénoménal, c'est cette chaîne sans fin. »

La Sambre et la Haine, « les mal aimées »

Au cœur de l'ensemble, la Haine et la Sambre ne sont pas spontanément porteuses d'une représentation positive. La Sambre est avant tout rattachée à une ambiance industrielle et artificialisée. Son profil canalisé et bordé d'usines désaffectées est la première image qui émane des discussions. Ensuite, certains l'associent à l'Ardenne lorsque les méandres de la Haute Sambre s'écoulent vers Thuin et Lobbes.

« On est surpris parce que pour moi, la Sambre, ça me faisait penser à quelque chose de pas beau. »

La même vision prévaut pour la Haine, globalement définie de manière péjorative. Canalisée, égout à ciel ouvert, cachée, la Haine est assez mal aimée.

Le fait que sa source ne soit pas du tout valorisée est regretté. Pourtant, quelques personnes soulignent qu'à Anderlues, la Haine se fait paysagère au Bois des Vallées. Partout ailleurs, elle redevient égout, et cela jusqu'en France.

« Pour les habitants, la Haine est considérée comme un égout. »



Ancien canal Pommeroeul – Antoing.



« La Mer de Sable c'est typique. »
Paysage médaillé.



Zone à potentiel : présence
d'anciennes usines et situation
en surplomb de l'eau.

Le Bois-du-Luc
Paysage médaillé.

Les marais
d'Harchies sont
le point fort de la commune.
« C'est un milieu rare en Wallonie. »
Paysage médaillé.

Le Grand-Hornu.
Paysage médaillé.

« Depuis le Mont Panisel
ou le beffroi de Mons,
on a une très belle vue. »
Paysages médaillés.

Vue sur l'église
de Pommeroeul
et son clocher penché.
Paysage médaillé.



« Au coeur du Borinage,
il y a des portions de territoire
avec beaucoup de potentiel. »

Potentiel pour La Louvière avec son canal.
« Mélange d'eau et d'histoire. »

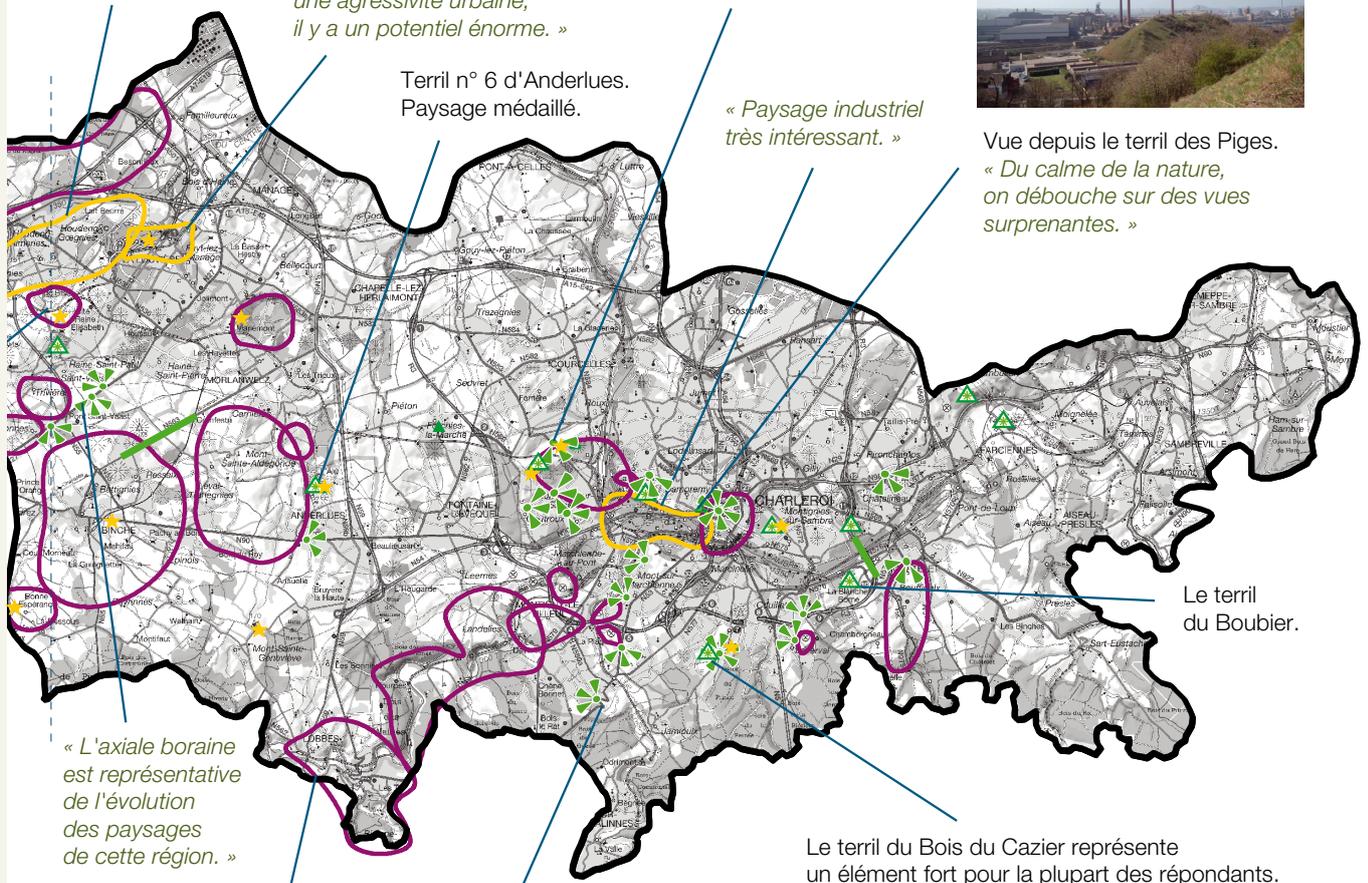


« A l'entrée de La Louvière, ce n'est pas beau, mais il y a une agressivité urbaine, il y a un potentiel énorme. »

Vue depuis la rue de Trazegnies. Belle vue sur les contreforts de la vallée du Piéton et sur le Charleroi industriel. Paysage médaillé.



Vue depuis le terrier des Piges.
« Du calme de la nature, on débouche sur des vues surprenantes. »



Vue sur Lobbes.



Vue depuis Bomerée.

Le terrier du Bois du Cazier représente un élément fort pour la plupart des répondants. Point de vue médaillé.

Paysages choisis par les acteurs locaux

- ★ Paysage médaillé
- ▲ Éléments patrimoniaux
- Beau paysage
- Route point de vue
- Paysage interpellant
- ▲ Terril choisi
- ▼ Point de vue

Sources : CPDT (2012), fond de carte IGN 1/100 000 et interviews.



Paysages de villes, une diversité d'attributs

L'acception commune de la notion de paysage fait intervenir la notion d'horizon. Dans la ville, il est rare d'avoir des vues longues, c'est pourquoi il est assez difficile d'envisager l'espace urbain sous l'angle du paysage. L'image de la ville est la représentation que les observateurs s'en font, mais qui ne correspond pas forcément à une réalité objective.

Cependant, à l'écoute des témoignages, le concept de paysage urbain se rapporte à des caractéristiques très hétéroclites présentées dans le tableau ci-dessous et qui rejoignent certains attributs définis dans la littérature.

Caractéristiques pour parler de la ville	La ville dont ils parlent
Vue sur la ville	Vue sur Mons depuis l'extérieur de la ville. Vue sur le cœur de Mons et ses alentours depuis le parc du beffroi. Vue sur Charleroi depuis son ring ou depuis certains terrils. Vue sur les jardins suspendus de Thuin.
Haut lieu, site patrimonial ou emblématique, œuvre architecturale, ensemble historique	Binche et ses remparts. La maison Dorée à Charleroi. Les ascenseurs hydrauliques de La Louvière.
Espace urbain : parc, place publique	La Grand-Place de Mons récemment rénovée. « <i>Le paysage du centre-ville est monumental.</i> » Charleroi : le parc Reine Astrid, le parc Monceau, la place Charles II.
Espace de réseau : tissu urbain, rues, infrastructures	Le tissu médiéval de Mons.
Élément d'appel	Le beffroi de Mons. La brasserie des Alliés (Marchienne Etat). La collégiale de Lobbes.
Cadre morphologique : formes et ensembles architecturaux	Les ensembles architecturaux d'anciennes cités comme le Grand-Hornu ou le Bois-du-Luc (Houdeng-Aimeries).
Environnement sensoriel : stimuli visuel, olfactif, ambiance urbaine	Binche qui respire l'histoire. La Louvière. « <i>Ce qui fait qu'on aime une ville, c'est ce qui se dégage d'elle.</i> »
Espace en qualification : friches, interstices, quartiers, entrées de ville	L'entrée préservée de Mons via la N90. Les nombreuses friches industrielles à requalifier. L'entrée industrielle de La Louvière qui pourrait être revalorisée.
Territoire identitaire : quartier, rue commerciale, territoire périurbain	Rue de la Montagne à Charleroi.
Espaces imaginaires et sensibles. Description littéraire, gravure, photographie	Nombreuses illustrations du profil de Mons implanté sur sa butte. Charleroi, ville de l'image, de la BD, du monde cinématographique.
Profil de population	A Charleroi, il y a 109 nationalités, mais une paupérisation de la population. « <i>Une belle ville, c'est aussi l'accueil des gens.</i> »

En plus des éléments utilisés pour décrire la ville, c'est aussi son histoire et celle de ses habitants qui mobilisent les discussions. Chacun y trouve une certaine beauté, une rudesse ou encore de la poésie et, tout au moins, l'envie d'un avenir pour la ville et ceux qui la font vivre.

« Il y a des villes qui sont moches, mais il y a quelque chose qui émane d'elles. »

« Ce qui démarque une ville d'une autre, c'est ce qu'elles ont vécu, toutes. »

Le sentiment général qui émane des témoignages concernant les différents projets de requalification urbaine est leur grande nécessité. Pourtant ces changements ne sont pas ressentis de la même façon d'une ville à l'autre. Certaines cités sont réaménagées en accord avec la trame identitaire des lieux, alors que d'autres le sont de manière plus radicale, sans lien avec l'existant.

« Les paysages du siècle passé ne sont pas jolis, mais ont une histoire sociale et économique. Il y a des souvenirs que l'on veut garder. »

« Le Roeulx, Binche, c'est moyenâgeux. Mons, La Louvière, c'est notre génération. »

Mons, ville dynamique

Mons est une ville importante de l'ensemble paysager, vue de manière unanime comme une « belle ville » au profil médiéval préservé. La butte sur laquelle elle est implantée est sans conteste une carte de visite paysagère reconnue.



Le beffroi constitue certainement un élément fort pour toute la population. Il est visible de loin et, depuis son parc, on peut découvrir la ville.

« Quand on revient de vacances, on regarde si le beffroi est là, le premier qui le voit a gagné. »

Vue sur le beffroi dans l'axe de la N544 à Cuesmes (Mons).



Vue depuis le parc du beffroi vers le plan d'eau du Grand Large.

Les aménagements récents ont été réalisés dans le respect du bâti existant et sont assez appréciés.

« Les constructions modernes s'intègrent très bien. »

« C'est une ville où l'on fait beaucoup d'efforts du point de vue du patrimoine bâti. »



La zone d'activité des Grands Prés, malgré son implantation en zone humide, est vue de manière positive car elle permet le développement de la ville tout en préservant les richesses traditionnelles de Mons.

« Aux Grands Prés, il y a une construction en sorte de conserve métallique. »

La préservation des abords de ville et la qualité de certains accès constituent un autre atout par rapport à d'autres villes. Les collines avoisinantes, telles que le Mont Panisel, le Mont Héribus (terril classé) et le Bois Là-Haut, enrichissent le paysage montois.



Par contre, le projet de la nouvelle gare ne laisse pas indifférent. Une polémique est lancée sur la nécessité de ce projet, considéré comme titanesque pour une ville de dimension moyenne. C'est la situation typique d'une ville qui veut attirer les regards et améliorer son image à travers la réalisation d'ouvrages d'art grandioses, dessinés par des architectes de renom.

La Louvière, ville « nouvelle »

La Louvière fait partie des villes importantes de l'ensemble paysager. Cette ville en pleine mutation, dite ville nouvelle du fait des grands aménagements, ne bénéficie pas d'un regard très positif. Ces aménagements, toujours en cours aujourd'hui, ne permettent pas de se faire une opinion définitive. Il y a les inquiets et ceux qui espèrent.

« La Louvière est une ville champignon. »

« Il faudra revenir dans deux cents ans pour voir La Louvière et peut-être l'apprécier. »

Aux dires des personnes interrogées, les projets de rénovation ne tiennent pas compte des éléments du passé. La suppression des éléments historiques désole la population car elle la coupe de l'histoire des lieux. La démolition de l'usine Boch est considérée comme un rendez-vous manqué avec l'histoire.



Place communale de La Louvière.



Ancien site des faienceries Boch.

« A La Louvière, on a l'impression qu'ils veulent tout effacer. On a rasé, rasé. L'ancienne ville avec ses commerces est en train de disparaître. »

« Une personne sans passé n'a pas de culture, pas de racines et pas d'avenir. »

Quelques acteurs voient cependant le potentiel que porte cet espace urbain. Son ancien canal et les ascenseurs sont des éléments marquants. L'entrée industrielle au nord de la ville est perçue de manière désolante par certains, mais quelques passionnés y voient avant tout un potentiel et la nomment parmi les paysages médaillés.

« Avec des maisons quatre façades, vous ne pouvez rien faire, par contre avec ces ensembles industriels tout peut être inventé. »

Binche, Thuin, Lobbès, villes pittoresques

Le paysage de Binche avec sa structure médiévale est très apprécié. L'unité du bâti, le relief, la présence des remparts imposants ou encore le folklore très présent et reconnu sont certainement des qualités supplémentaires qui en font un paysage médaillé.

« A Binche, il y a une vérité historique qui émane de la ville, elle respire l'histoire. »



Thuin et Lobbès sont vues comme des villes pittoresques. Elles ne semblent pas appartenir au même ensemble paysager que les autres villes.

Vue sur Thuin.

Charleroi, paysages insolites, ville à apprivoiser

Selon que les acteurs soient impliqués dans la cité ou qu'ils adoptent un regard extérieur, le discours sur la ville est très différent. Il émane des partisans de la ville un attachement profond et la conviction qu'elle n'est pas appréciée à sa juste

valeur. Sans angélisme ou aveuglement, chacun est conscient de l'ampleur du chantier à engager pour redresser la situation sociale et économique de la ville. Cela passe aussi par la prise en compte de ses paysages. Pour eux, l'identité, l'âme d'une ville passe par ses bâtiments et l'histoire qu'ils renvoient, aussi dramatique soit-elle. Les usines qui crachent leur fumée, les nationales parsemées de garages et de grandes surfaces, les rings et viaducs, la Sambre canalisée sont les éléments d'un tableau assez dur et pourtant significatif, dressé par d'autres. Ville surréaliste, ville noire, abîmée, attirante, repoussante, Charleroi est plus que toute autre cité de l'ensemble chargée de sentiments mélangés. Mais avant tout, elle est vue comme étant mixte, à l'image de ses paysages et de sa population. C'est ce qui la rend si singulière et source d'inspiration pour les intellectuels et les artistes et c'est peut-être aussi ce qui complique l'accompagnement de sa transformation.

« Je vais vous montrer les vrais paysages carolos qui traduisent cette mixité, les pentes vertes qui tombent sur les quartiers industriels. »

« Il y a une population qui a besoin de reconnaissance, on est souvent stigmatisé. Charleroi, ça reste une tache. »

« La population ne se remet pas. »



© Bernard Plossu. Exposition du musée de la photographie à Charleroi.

Constat éloquent, à l'écoute des témoignages, Charleroi est la seule ville de l'ensemble à être associée à la notion d'image. Signe de l'empreinte forte des paysages remémorés ? De son profil cinématographique ? De son allure de ville américaine ?

« Charleroi peut devenir une ville de l'image. »

Le Boulevard Tirou à Charleroi.

Les perceptions de la ville se déclinent en trois grandes images qui correspondent aux trois temps qu'une agglomération industrielle rencontre après la fermeture des usines, moteurs économiques de premier ordre.

La première image est négative, elle renvoie à des stigmates tels que la pollution, la saleté, la population fragilisée en manque de reconnaissance, l'histoire du déclin industriel, les vastes zones d'habitat abandonné, les friches industrielles... C'est la période de deuil.

« Les habitants n'ont pas une bonne image d'eux-mêmes et de la ville qui est sale, ils sont tournés vers la fin de l'activité économique. »

La seconde image renvoyée est celle du besoin de rebondir, de soigner la ville. On est dans un processus de changement qui passe par la suppression des signes du passé, traces de souffrances liées à la perte massive d'emplois. La priorité est alors donnée à la nouveauté.

« On a voulu tout effacer et pourtant ça fait partie de la population qui est maintenant coupée de ses racines. »

« Le regard est en train de changer. »

Le fait que des travaux aient été entrepris via les projets de rénovation urbaine – Phénix et Rive Gauche – laisse entendre que la ville n'est plus abandonnée. Cependant, la mise en œuvre des projets, vendus à la population à coup de discours bien rodés, semble encore incertaine.

« Certaines personnes ont tendance à vouloir gommer l'image industrielle du passé pour en faire une nouvelle ville. Il faut pourtant l'assumer. »

« C'est un coup de baguette magique qui ne va pas changer les mentalités. »

« Soigner les points de vue et les paysages serait important pour l'image de la ville. »

« Ils veulent supprimer les arcades de la Place Albert. »

La troisième image défend une vision positive, celle des porteurs d'espoirs qui voient au-delà des préjugés et croient aux atouts existants. C'est la ville du possible. Cette troisième étape serait celle de la réconciliation avec le passé douloureux et de la prise de conscience de l'importance de préserver certains éléments témoins d'une époque essentielle de la ville et permettant un ancrage identitaire.

« On organise des visites de Charleroi pour montrer que tout n'est pas noir. Ce sont des gens de l'extérieur. Quand ils rentrent chez eux, ils parlent de Charleroi avec une autre image. »



D'après « La Femme accident » par Grenson et Lapière © Dupuis, 2012.

Olivier Grenson, auteur de bandes dessinées, dont « La femme accident », a décidé d'ancrer le parcours de son héroïne dans sa ville natale.

« Le trajet de Julie est coloré par la ville de Charleroi. »

Les usines offrent un décor de science fiction qui plaît à l'auteur.

« Il y a une poésie qui émane de la ville. »

Face aux changements que traverse la ville, il espère conserver le souvenir de la ville, sans plonger dans le misérabilisme, mais sans tronquer la réalité non plus.

« Charleroi a une image de marque. »

Ainsi, les défenseurs de la ville entendent faire valoir ses richesses paysagères. Le ring de Charleroi avec la vue globale qu'il offre sur la ville est emblématique. C'est un atout qui pourrait être mieux apprécié et valorisé, car en faire le tour permet en quelques minutes de saisir l'histoire urbanistique des lieux. Certains proposent même que le ring soit aménagé de sorte que des piétons puissent profiter de la vue. Le musée de la photographie de Mont-sur-Marchienne a, dans cette optique, organisé une exposition traitant du regard à éveiller, à partir des œuvres du photographe Plossu.



© Bernard Plossu. Exposition du musée de la photographie à Charleroi.

Vue depuis le ring de Charleroi.

« Il n'y a pas deux villes où il y a un anneau comme promontoire. »

Vue sur le ring de Charleroi depuis le terril des Piges.



L'architecture de qualité de certains bâtiments du centre-ville est un autre atout que les acteurs veulent valoriser. Le fait que des architectes de renom comme Depelsenaire ou Leborgne aient dessiné certains d'entre eux est la preuve que de beaux édifices composent la ville. D'autres bâtiments attirent davantage l'attention comme la maison Dorée, représentative de l'Art nouveau, construite en 1899 et classée en 1993.

« A Charleroi centre, il y a beaucoup de bâtiments qui sont de bonne qualité, si personne ne le dit ça ne se voit pas. »

L'ancienne brasserie des Alliés, à Marchienne-Etat, est un bâtiment Art Déco surmonté d'une haute tour. Elle a également été sélectionnée. Tout comme de nombreux autres bâtiments, ce point de repère se dégrade faute d'entretien, malgré son récent classement en site de réhabilitation paysagère et environnementale par la Wallonie.

« Même en train, dès que l'on voit cette tour-là, on sait que l'on est à Marchienne. »

« Il n'y a personne qui s'occupe du patrimoine à Charleroi. »

Le choix des habitants

Une approche quantitative a été engagée par l'association Espace Environnement qui a interrogé plus de mille Carolorégiens dans le cadre du projet Septentrion financé par le programme européen Interreg III B.

Il leur a été demandé, par enquête téléphonique, de s'exprimer sur leur cadre de vie et de déterminer les lieux plaisants et déplaisants de la commune. L'approche n'est pas directement paysagère, mais elle offre quelques indices sur les éléments plaisants qui composent leur lieu de vie.



La place Charles II à Charleroi.

Les lieux évalués de manière **positive** sont tant des éléments patrimoniaux que des maisons ou des commerces : la place Charles II, l'Hôtel de Ville, la basilique Saint-Christophe, la maison Dorée, la librairie Molière ou la maison du Bailli.

Les espaces verts sont très prisés par la population, qui cite en particulier le parc de Monceau et son château, le parc Reine Astrid, le Bois du Cazier, le centre social de délasserment à Marcinelle, le parc de la Serna ou encore le parc Bivort à Jumet.

Globalement, les anciennes communes les plus appréciées sont Marcinelle, Mont-sur-Marchienne, Jumet, Ransart et Monceau-sur-Sambre.

Les espaces évalués **négalement** sont : Charleroi centre, la place de la Digue, le Ministère des finances et sa colonne, le centre Albert (le bâtiment a été rénové depuis l'enquête et la place le sera bientôt via le projet Phénix), la rue du Grand Central, la rue Neuve (du fait de l'état des bâtiments et du déclin commercial), la rue de Marcinelle mise en cul-de-sac, Marchienne-au-Pont, les usines de Marchienne-au-Pont sur la route de Mons, le quartier de Marchienne-Etat et le quartier des Quatre Bras à Gilly.

Paysages habités au-delà des grandes villes

En dehors des centres historiques et des grandes villes, il y a des paysages aux charmes plus discrets, aux caractères moins saillants, mais non moins attachants pour ceux qui se donnent la peine d'y pénétrer et de s'en imprégner. C'est le cas des paysages de la commune d'Anderlues, dont les habitants se sentent pris en étau entre Charleroi, Binche et La Louvière.

« Nous sommes en haut d'un triangle, on est au centre de quelque chose. »

« Il n'y a pas de volonté de choisir, c'est notre identité, c'est comme ça qu'on se sent bien. »



Vue depuis la rue de Nivelles sur le châssis à molette de la fosse n° 2 et l'ancienne cokerie d'Anderlues.

La commune d'Anderlues est divisée en trois profils. Le nord est caractérisé par un paysage industriel, avec la présence de corons et d'un chancre laissé par la zone d'extraction et de cokerie, surplombés par un terril. Le sud, resté rural, offre de beaux points de vue sur une campagne ouverte. La chaussée de Mons forme la ligne de partage entre le sud et le nord. Le troisième type de paysage est constitué de zones commerciales et de quartiers d'habitations pavillonnaires, construits pour l'arrivée de nouveaux habitants.

« Anderlues est une commune atypique qui s'articule entre deux ou trois régions. »

Ce chevauchement visuel et fonctionnel constitue une réalité paysagère qui se traduit par la présence de trois aires* paysagères différentes sur le territoire de la commune.

Cette pluralité des pôles d'attraction se marque par ailleurs dans l'identité locale : soit elle est forte, soit totalement absente. Les habitants semblent ne pas réellement s'intéresser à leur région. Ici encore, il y aurait un regard à créer.

« A part nous, les gens ne se rendent pas compte. »



Les particularités soulignées à Anderlues sont le terril n° 6 et le chevalement (châssis à molette) au nord de la commune, ou encore (ci-contre) la borne* géodésique au lieu-dit « le Planty » qui indique le point le plus haut du Hainaut (212 mètres). Elle est isolée dans une zone agricole située au sud de la commune (paysage médaillé).

Un paysage différent caractérise la région de Péronnes. La zone située au centre de l'ensemble est en effet vue comme un maillon faible, une sorte de moelle épinière sans occupation claire. On y trouve surtout des industries et des réseaux de communication. Selon les acteurs interrogés, c'est un espace pour lequel une requalification devrait être envisagée.

« L'artificialisation a donné quelque chose d'intéressant au niveau paysager, cette partie transitoire entre Mons et La Louvière est marquée par l'autoroute, le canal, le chemin de fer. »



La cité classée et récemment restaurée du Bois-du-Luc est particulièrement appréciée pour sa valeur historique, en lien avec le passé industriel (paysage médaillé).

« Il y avait tout à Bois-du-Luc, sauf un cimetière, les gens ne mouraient pas ici. Il y avait toute une vie sociale. »

Son classement au Patrimoine mondial de l'Unesco lui confère une reconnaissance internationale. Le Musée de la Mine, situé au sein du Bois-du-Luc, entend conserver et transmettre cette tranche d'histoire du siècle passé en sensibilisant les visiteurs.

« On voudrait que cette histoire ne traîne pas dans les bouquins, mais qu'elle reste sur place. »

La deuxième cité sociale patrimoniale particulièrement appréciée par tous les interlocuteurs est le Grand-Hornu, localisé au sud-ouest de l'ensemble (paysage médaillé et également classé au Patrimoine mondial de l'Unesco).

« C'est une réussite urbanistique. »

En ce qui concerne le cordon bâti qui relie les grandes villes, le sentiment général est qu'il se caractérise par l'uniformité et la densité.

« Les rues se ressemblent et celui qui ne connaît pas se perd. »

« C'est très continu le bâti, lassant, mêmes gabarits, mêmes proportions, mêmes couleurs. On est toujours dans les mêmes paysages. »

Que l'on se trouve à Jemappes, Quaregnon, Cerfontaine ou Hornu, l'habitat semble serré et offre peu d'ouvertures visuelles sur les espaces verts, pourtant proches.

Plusieurs ouvrages d'art sont cités avec fierté, comme l'ancien canal du Centre et ses ascenseurs hydrauliques ou, sur le nouveau tronçon de la voie d'eau, l'imposant ascenseur de Strépy-Thieu et le pont-canal.



A Thieu, l'ancien canal du Centre (à gauche) et le nouveau canal (à droite) ont été choisis parce qu'ils sont illustratifs de deux manières différentes d'agir sur les paysages en fonction des époques et des techniques disponibles.

Enfin, le plan d'eau du Grand Large est reconnu comme un lieu de grande qualité visuelle, tant par les acteurs attachés à cette partie de l'ensemble paysager que par ceux plus concernés par les paysages de la partie est.

Paysages de nature

Prenant le contre-pied des idées reçues, les acteurs locaux présentent l'ensemble paysager comme un espace très vert, la campagne n'étant jamais loin.

Pour chacune des villes, les interlocuteurs font référence à son poumon vert où la population trouve repos et calme : le parc de Mariemont pour les Louviérois (paysage médaillé), le bois de Havré pour les Montois ou le parc de Monceau-sur-Sambre pour les Carolorégiens.



Le sud-est de Charleroi forme la couronne verte et accueille des habitants plus nantis. L'abbaye d'Aulne (paysage médaillé), au sud de Charleroi, est une destination touristique très appréciée.

De manière plus marquée encore, les paysages de l'ouest de l'ensemble sont choisis principalement pour leur référence à la nature.



Le paysage marécageux concentre toutes les attentions, notamment les marais d'Harchies et d'Hensies (paysage médaillé). Leurs accès mal valorisés sont considérés comme n'étant pas à la hauteur de la qualité des sites, classés zone humide d'intérêt biologique, zone Ramsar et site Natura 2000.

Les zones de bocages couvrant la large plaine alluviale de la Haine, ponctuées par la présence de saules têtards, sont également citées.

« Difficile de faire débloquer de l'argent pour des endroits qui ont l'air secondaires, ils n'ont pas de valeur de return immédiat. »

Les marais d'Harchies.

La forêt de Bon-Secours dans le nord-ouest de l'ensemble est considérée comme un espace encore très naturel. La présence d'eau, de prairies et de témoins du passé, avec les deux terrils proches de la forêt, est un atout pour la zone. Les traces des premiers sondages miniers au sein de la forêt en est un autre.

L'ancienne sablière la Grande Bruyère de Blaton, à Bernissart, a depuis 2003 le statut de réserve naturelle domaniale. Elle offre une destination de tourisme vert.

Enfin, l'étang Saint-Denis au nord-est de Mons est présenté comme un endroit très typé du fait de son abbaye restaurée, de la présence de chutes d'eau et d'un village vallonné.

Des actions pour les paysages

De nombreuses initiatives directement en lien avec le paysage sont présentées dans cette dernière partie. Il s'agit d'une liste non exhaustive, mais qui illustre parfaitement les leviers que chacun entend tirer pour mettre en valeur sa région, sa ville ou son village. Deux grandes stratégies coexistent : l'association avec des partenaires locaux ou hors frontières et le levier culturel.

Des paysages communs au-delà des frontières

La commune de Bernissart s'est associée à la ville de Condé-sur-l'Escaut en France pour mettre en place le projet Terhis-toire dans le cadre d'un programme de collaboration transfrontalière. Le projet est basé sur la thématique du paysage et de ses liens par-delà des frontières.

Associées à d'autres communes, Bernissart et Beloeil, dans l'ouest de l'ensemble, font partie du Parc naturel des Plaines de l'Escaut. Ce dernier s'intègre dans un projet plus vaste, transfrontalier : Le Parc naturel transfrontalier du Hainaut. Plusieurs concrétisations vont dans le sens d'une meilleure connaissance des paysages. On peut citer du côté belge la création d'une route paysagère (qui a reçu le prix du Paysage en Belgique édition 2010), d'un observatoire photographique transfrontalier des paysages et d'un atlas des paysages pour la partie wallonne.

Dans le sud-est de l'ensemble, des associations et organisations belges et françaises se sont unies en vue de valoriser leurs paysages. C'est le projet transfrontalier « Beauregard », soutenu par la Commission Européenne et la Wallonie. Il a débuté dans le cadre du programme Interreg II.

En 2005, un projet « Les terrils pour dépasser les frontières » avait été soutenu par de multiples acteurs associatifs et la ville de Charleroi dans le cadre du programme européen Interreg IIIA France-Wallonie-Flandre. L'objectif visait au renforcement des liens entre populations et partenaires concernés par les terrils dans le Nord – Pas de Calais et la Wallonie. Divers événements ont été organisés, comme une lecture du paysage urbain sur les terrils Saint-Charles et de Bayemont ou encore le projet visant la reconnaissance de la chaîne des terrils belges au Patrimoine mondial de l'Unesco et ce dans la continuité géographique du dossier introduit par l'association de la chaîne des terrils français. Au grand regret des répondants, ces initiatives sont pour l'instant à l'arrêt du côté de Charleroi. C'est pourquoi, le fait que la ville soit intégrée dans un ensemble paysager qui jouxte la frontière française est apprécié parce qu'il est porteur d'une dynamique et d'une reconnaissance plus vaste.

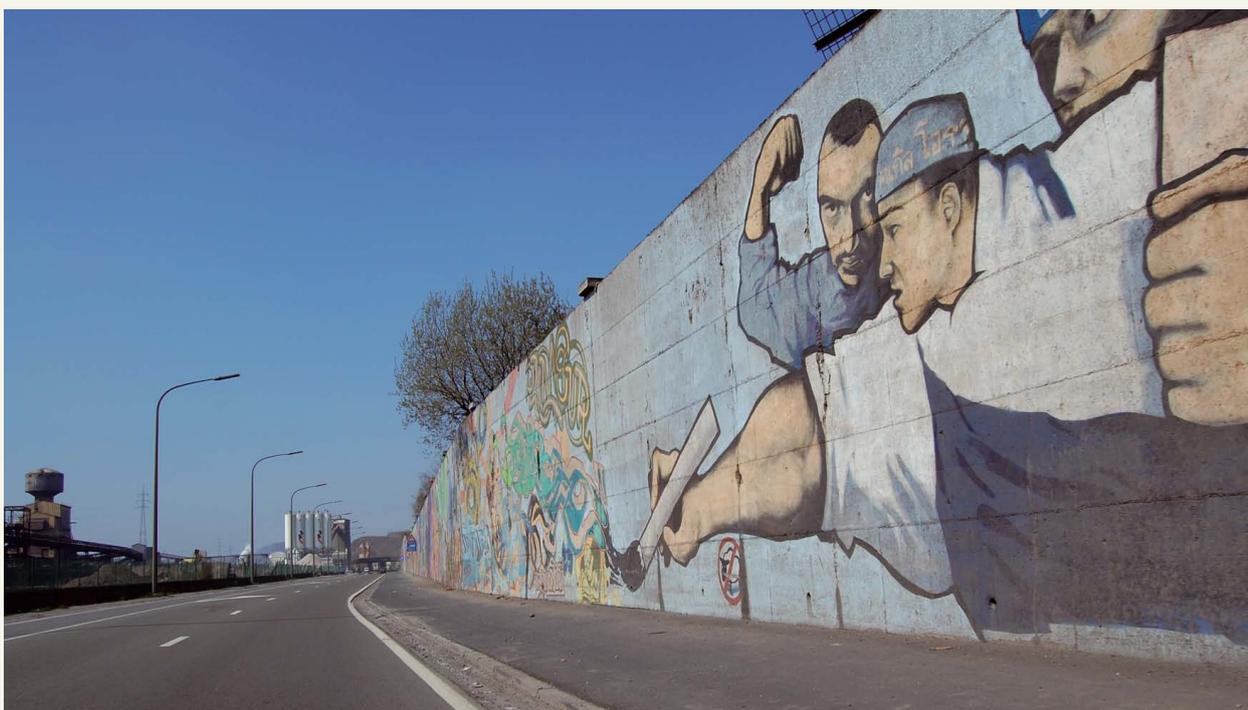
« Ça ne me laisse pas indifférente en voyant cette carte, en voyant le lien, dépasser les frontières... »

L'intercommunale IDEA travaille depuis 2010 à un projet de redéploiement du territoire Mons – Borinage – Centre appelé « Cœur du Hainaut ». Il s'agit à travers de multiples actions impliquant des locaux d'améliorer le cadre de vie et l'image de la région. La réflexion porte notamment sur la manière de mettre la Haine au cœur du territoire, d'en faire un fil conducteur, mais aussi de travailler sur le maillage vert via les nombreuses friches qui parsèment le territoire. Le « Cœur du Hainaut » s'étant construit en grande partie autour de sources d'énergie, telles que le charbon et l'acier, il paraissait logique de concentrer les efforts de redéploiement sur base des nouvelles énergies (éolien, biomasse...).

« L'énergie serait le destin de ce territoire. »

La culture, alliée du paysage

La notion de paysage en tant que bien commun prend ici tout son sens et les associations l'ont compris depuis de longues années, en soutenant et initiant des projets de sensibilisation et d'information. Leur nombre croissant démontre le besoin de trouver un thème mobilisateur pour une population aux profils variés et d'initier des ponts intergénérationnels à travers des éléments historiques ancrés dans le quotidien visuel des habitants.



Urban Dream, fresque de six cents mètres, le long de la route Latérale à Charleroi.

Les organismes culturels sont nombreux à travailler sur l'image aux multiples dimensions de la ville afin d'aider la population à se réappropriier le territoire d'une autre manière. Charleroi attire l'attention de personnalités du monde artistique : écoles d'art et d'architecture, photographes, écrivains, peintres, metteurs en scène, dessinateurs. Ainsi une exposition réalisée par les étudiants de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons proposait un parcours à travers la ville de Charleroi. L'exposition guidait le public sur les traces du passé et le sensibilisait à la mise en valeur de l'héritage de la cité.

Le monde culturel joue un rôle de premier ordre à Charleroi. Les personnes interrogées ont d'ailleurs bien compris le rôle positif de ces valorisations extérieures.

Les marques d'intérêt de la branche culturelle sont citées avec une fierté certaine.

Durant l'été 2011, l'opération « Couleurs Carolo » a organisé la mise en couleurs de six lieux emblématiques de la ville par des bénévoles. Elle s'inscrit dans le cadre de « Let's colour », une initiative internationale dans le cadre de laquelle un groupe chimique offre la peinture afin de mettre les villes en couleur.

Cet événement pour la ville et ses habitants est une belle illustration de la coopération entre acteurs de la ville, comités de quartier, habitants, industries et médias. Chaque élément choisi pour être coloré a une symbolique particulière dans la ville :

les piliers du ring derrière la gare, les façades d'habitations de la place du Nord, l'hôpital Notre-Dame, le château d'eau Nexans, le Rockerill, l'ancienne usine Cockerill à Marchienne-au-Pont et le Vecteur. Chaque projet s'inscrit dans une idée de futur pour une ville en reconversion. Plutôt que de tenter de cacher ce qui paraît abîmé ou sans qualité paysagère, les bénévoles ont pris le parti de mettre en valeur, d'accentuer la présence, d'assumer les éléments qui composent leur ville.



La tour du château d'eau Nexans à Marchienne-au-Pont.



Lieu culturel du Vecteur. Rue de Marcinelle (ville basse) à Charleroi.



Les piliers du ring derrière la gare de Charleroi.



L'hôpital Notre-Dame à Charleroi.

Enfin, les projets autour de terrils se développent depuis quelques années. Certains proposent des événements artistiques sur les terrils, tels que des concerts ou leur décoration. D'autres organisent des promenades découvertes pour des groupes d'écoliers ou pour des touristes étrangers.

Les demandes variées de prise en compte des paysages et de ses composantes traduisent une tendance assez récente de conscientisation, par une partie des acteurs locaux, des richesses du territoire. Le regard posé par des personnes extérieures constitue une étape déterminante vers cette reconnaissance. Même si la population n'est pas encore totalement impliquée, les décideurs peuvent aujourd'hui profiter des prémices d'éveil pour mettre plus franchement en valeur les atouts de la région. Cette dernière mérite une attention toute particulière d'autant qu'elle a été longtemps négligée et oubliée, alors qu'elle est pourtant porteuse d'un réel potentiel.